8e Année — N° 374. — 50 centimes. *Dans ce Numéro, un hors-texte en couleur : JACQUES FAURE* 10 Novembre 1905. — Tous les Vendred

LA VIE AU GRAND AIR

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ *24 francs.*
Etranger „ „ „ „ „ „ „ *28* „
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

DUFFY
Le grand Sprinter Américain qui vient de passer professionnel

Une nouvelle publication Pierre Lafitte en préparation : **Jeunesse !**

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout — Fermes et Châteaux — Femina
Musica — La Vie au Grand Air
9 et 11, a venue de l'Opéra, Paris

Published on November 10 1905. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 1905 by Pierre Lafitte

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voitures lègères

10-12 HP

et Cycles

UNIC

G. RICHARD & Cie

INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR

108, Rue St-Maur, PARIS

Maison fondée en 1904.

La Coupe Vanderbilt a été gagnée sur pneus

DUNLOP

Le premier pneu du monde

Le meilleur

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) **Cigarettes** ou la Poudre **ESPIC**

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté p^r la Société de Chirurgie de Paris.
Recommandé par les Membres du Corps Médical.

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps; supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne.* Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue.
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

Voulez-vous ACHETER OU VENDRE

Un Château, une Ferme, une Propriété de rapport, une Villa, une Chasse, un Etang, un Cheval de chasse, un Cheval de service, une Voiture, un Chien de garde, un Chien de chasse, un Chien d'agrément, une bonne Vache laitière, des Animaux de ferme, des Animaux de basse-cour, etc...

UTILISEZ LES PETITES ANNONCES ILLUSTRÉES

de

Fermes & Châteaux

Imitation parfaite ayant l'éclat et la durée du vrai diamant.

Se méfier des nombreuses contrefaçons. Exiger la facture avec le nom.

DIAMANT LERE-CATHELAIN

Seules Maisons de Vente
21, Boulᵈ Montmartre ; 97, Boulᵈ Sébastopol
Catalogue B illustré franco.

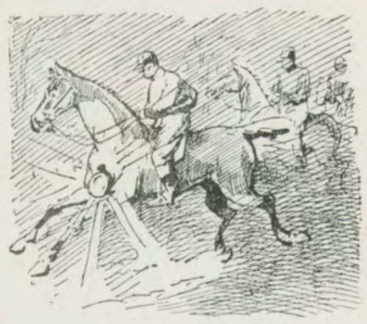
GRAND COMPTOIR SYNDICAL DES MONTRES extra-plates de **BESANÇON**
Cie du **CHRONOMÈTRE "LE ROYAL"**
Encor à l'essai de MONTRES PLATES, CHRONOMÈTRE *à ancre non magnétique.*
Boîte Acier 25ᶠ; Vieil Argent 30ᶠ; Argent 35ᶠ
Boîte Plaqué Or à 60 gr. 55 fr.; Tout Or 135 fr.
GARANTIE 10 ANS
Chiffres PLAQUE-OR en relief fixé sur la Boîte **GRATUITEMENT**

La Semaine Comique, par Henriot.

COURSE DE BALLONS

— Comment vous allez monter sans pardessus, sans couvertures ?

— C'est inutile, le patron m'a garanti que nous irions tomber dans les pays chauds.



La nuit vient si vite en novembre que l'on sera obligé de mettre des lanternes aux chevaux de course.

— Joseph, il faudrait vous habiller différemment. C'est agaçant ; tout le monde me prend pour mon chauffeur...

— C'est comme moi, Monsieur... ce que ça m'ennuie ! Tout le monde me prend pour vous !

— Je ne comprends pas qu'étant podagre et paralysé vous teniez tant que ça à limiter la vitesse des automobiles ?

— C'est pour le principe... et puis je suis jaloux de ceux qui marchent !

RENEZ GARDE, Madame

commencez à grossir, et grossir, c'est llir. Prenez donc tous les jours deux gées de **THYROÏDINE BOUTY,** *et votre taille era ou redeviendra svelte. — Le flacon de ugées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** le de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10ᶠ.
TEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

MOTRICINE

" REINE DES ESSENCES "
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

Pneumatiques-cuir Samson

Breveté S.G.D.G.
Antidérapants imperforables
aussi bons pour la route que pour la ville

10, rue François-Ier PARIS
Adr. Télégr. Pneussans

Téléph. 544-33

Maisons à Berlin, Boston, Bruxelles, Chicago, Genève, Londres, New-York, Vienne, Milan.

PARFUM FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

H. FRAENKEL

FOURREUR-TAILLEUR

28, Rue du Quatre-Septembre

Fourrures et Pelisses
POUR LA CHASSE ET L'AUTOMOBILE

Bottes, Gants, Casquettes et Couvertures en Fourrures.

TRANSFORMATION DE FOURRURES

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

COMPTOIR BISONTIN

E. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.* — Maison de confiance

MOTO NAPHTA

OLTAIRE articulé avec Tablette
pour MALADE OPPRESSÉ
UPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
URNISSEUR DES HOPITAUX
RIS — 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine
HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.
FRANCO du CATALOGUE

Moteurs BUCHET

15, r. Greffulhe

Gagnant du Criterium au 1/3 litre avec 1re, 2e et 4e places.

à soupapes commandées

Motocyclettes Voitures

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

10 Novembre 1905 — N° 374
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

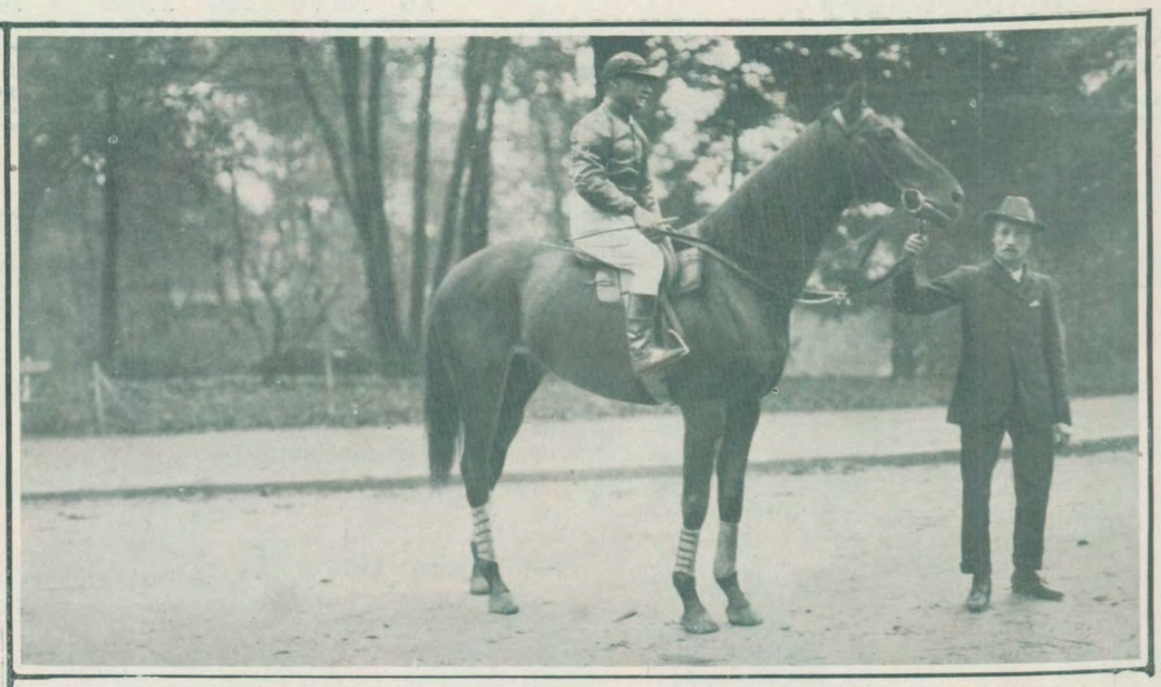
LE MATCH PARIS-LONDRES — UN JOUEUR FRANÇAIS SOUTIENT UN ÉQUIPIER ANGLAIS CONTUSIONNÉ

Le onze parisien fut facilement défait dans le match d'association qui fut disputé le jeudi 2, à Londres, contre une équipe de Londres. Au cours de la partie, un joueur anglais reçut un coup de pied dans la hanche. Un joueur du team français, Wilkes, lui porte secours et aide le docteur, qui examine le blessé, à le faire sortir de la pelouse.

A AUTEUIL — LE PRIX ASTON BLOUNT

Le baron J. Finot.

Le doyen des propriétaires, dont on aurait dû célébrer les « noces de diamant » — et nous nous étonnons que pas un, parmi ceux qui doivent toute leur science sportive au baron Finot, n'y ait songé — est toujours, malgré son grand âge, le sportsman avisé et clairvoyant des jours de succès. Ses couleurs, dimanche, ont triomphé dans une importante épreuve : le Prix Aston Blount. La casaque marron a été l'objet d'une belle manifestation de sympathie, le public — grand et petit — était heureux d'acclamer le succès d'une écurie qui a joué pendant si longtemps un rôle prépondérant dans le steeple-chasing.

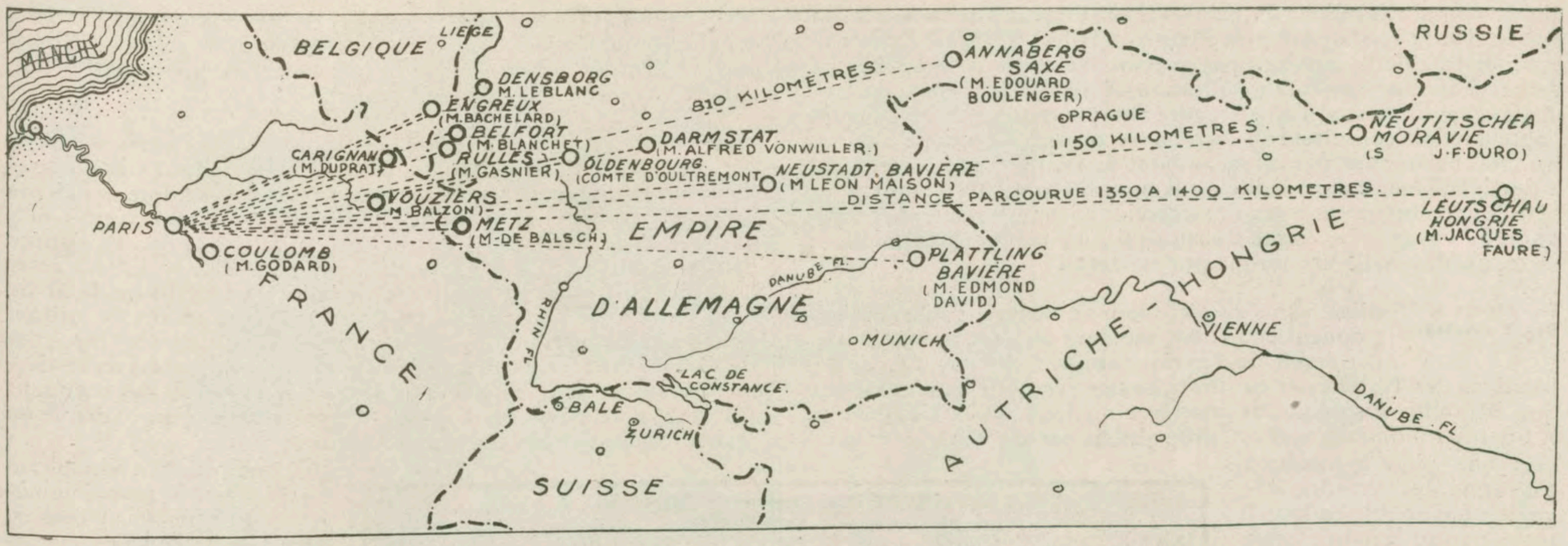


Le vainqueur du Prix François-Martin (steeple-chase, 15.000 fr., 4.500 m.).
Violon II, *6 a., 74 kil., par Toujours et Victorine. Eleveurs, MM. du Chevalard et Gautier; propriétaire, M. Douvreleur; entraîneur, Baresse; jockey, Brooks.*

Œillade (Sparkes), 2e. Issoudun (M. Adèle), 1er.
L'arrivée du Prix Aston Blount (4 ans, handicap, 25.000 fr., 4.000 m.).

Le vainqueur du Prix Aston Blount.
Issoudun, *4 a., 64 kil., par Flacon et Isabelle. Eleveur, comte Danger; propriétaire, baron Finot; entraîneur, A. Adèle; jockey, M. Adèle.*

M. JACQUES FAURE



Le parcours effectué par les 14 concurrents du Grand Prix de l'Aéro-Club.

Sur cette carte, nous voyons nettement la direction de l'Est prise par les ballons engagés dans le Concours organisé par l'Aéro-Club, et le point où atterrit M. Jacques Faure, le gagnant de l'épreuve. L'endroit exact de l'atterrissage de M. J. Faure était Kirchdrauf (Hongrie).

1.400 KILOMÈTRES EN BALLON

par **JACQUES FAURE**

Le Grand Prix de l'Aéro-Club est le grand steeple des ballons ⌀ Les difficultés de l'atterrissage ⌀ Ne jamais emporter d'ancre ⌀ Le voyage : la tempête de neige ⌀ Le froid ⌀ La descente en Hongrie ⌀ 1.400 kilomètres en 18 heures ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

La première question, en matière d'aérostation, est de distinguer d'une façon très précise la course et la promenade : il y a autant de différence entre une course en ballon comme celle que je viens de faire et une petite ascension d'après-midi qu'il y en a entre une promenade à cheval au Bois, le matin, aux Acacias, entre 11 heures et midi, et une course importante comme, par exemple, le grand Steeple d'Auteuil.

Le Grand Prix de l'Aéro-Club est un grand steeple avec ses risques, ses incertitudes et ses aléas.

La promenade n'offre aucune espèce de danger; un aéronaute adroit, dans un ballon bien construit et muni d'engins d'arrêt solides et proportionnés au cube du ballon, c'est-à-dire d'un serpent et d'un guide-rope, doit pouvoir, quel que soit le temps, effectuer un atterrissage dans d'excellentes conditions. La course, au contraire, offre quelques dangers.

La raison principale de ceci est la suivante :

En course, le moment de la descente coïncide exactement avec celui où le lest vient à manquer. Elle se produit donc n'importe où et à n'importe quel moment. En promenade, au contraire, l'aéronaute doit choisir à tête reposée l'endroit où il terminera son ascension.

Il y a cinq ans, lorsque les aéronautes n'étaient pas assez expérimentés pour qu'on leur confie des ballons munis de cordes de déchirures, le traînage était une chose possible; à l'époque où nous sommes, un bon aéronaute ne peut pas et ne doit pas avoir de trainage, car il saura se servir de sa déchirure et de ses engins d'arrêt au moment précis où il en aura besoin, et c'est là la grosse difficulté de l'atterrissage; il s'agit, non pas d'atterrir dans n'importe quel endroit, mais bien de choisir l'endroit précis où le vent n'existe pas. Or il est excessivement facile, pour quelqu'un qui a tant soit peu l'habitude du ballon, de trouver une maison, une colline, un bouquet d'arbres derrière lequel les vents ne se font pas sentir, et le regretté colonel Renard, auquel nous en revenons toujours, lorsqu'il s'agit d'une question aéronautique, me disait toujours : « Atterrissez de n'importe quelle façon, mais avant tout, descendez dans un coin où il n'y a pas de vent. »

Le mieux est de ne jamais emporter d'ancre en ballon.

Cette théorie du colonel Renard est la seule vraie. Il est fort aisé de comprendre qu'il est impossible d'arrêter comme on le veut, sans le mettre à l'abri, un appareil aussi gros qu'un ballon courant à la surface de la terre à une vitesse de plus de 70 kilomètres à l'heure; mais une fois à l'abri, tout est sauvé, et c'est pour cette raison que je n'emporte jamais d'ancre; je prétends que le ballon, qui est un instrument souple par excellence, ne doit pas être arrêté d'une façon brutale. De deux choses l'une : ou il y a du vent et les voyageurs reçoivent, au moment où l'ancre mord, une secousse terrible et sont toujours projetés les uns contre les autres; ou il n'y a pas de vent et le ballon s'immobilise de lui-même ; il est donc inutile d'emporter une ancre. J'ajouterai ici que, comme, en matière de ballon, il faut, en première ligne, considérer la question de poids, il me semble absurde de s'encombrer d'un instrument qui est non seulement lourd, mais encore dangereux. Attachez trois sacs de lest soigneusement fermés au bout d'une corde solide de 20 mètres de longueur, amarrez l'autre extrémité de cette corde au cercle de votre nacelle et vous aurez le meilleur, le plus souple et le plus progressif des engins d'arrêt.

Il faut, lorsque l'on veut gagner une course, s'adjoindre un aide de premier ordre.

L'expérience a prouvé, en effet, que tous les grands voyages se sont faits à deux. Quand Henri de La Vaulx est allé à Kieff, il avait avec lui mon excellent

Avant le départ.

M. Jacques Faure vérifie les caoutchoucs qui maintiennent la soupape fermée.

ami le comte Castillon de Saint-Victor, et quand celui-ci alla en Suède, il se fit accompagner de Maurice Mallet, dont la compétence est indiscutable. Il ne s'agit pas seulement d'une question de compétence, il s'agit aussi d'une question de résistance; la fatigue humaine a ses limites, et l'on se rendra compte aisément qu'un aéronaute qui doit consulter son baromètre ou son statoscope environ trois fois par minute, peut être, au bout de 15, 16 ou 18 heures, sujet à des défaillances, alors l'aide est là pour lui remonter le moral.

Je suis heureux de pouvoir remercier ici mon excellent compagnon de voyage, le comte Rozan, qui sera certainement, dans la suite, un des meilleurs aéronautes existants.

Le départ des Tuileries.

J'en viens au récit de mon voyage, qui sera relativement court. Au moment du départ, à 4 heures et demie de l'après-midi, la foule qui a brisé les barrières des Tuileries et envahi le pesage, est tellement compacte que j'ai toutes les peines du monde à mettre mon ballon debout. Au dernier moment, tout est prêt, j'allais partir quand je m'aperçois que mon appendice est fermé, les sapeurs du génie ramènent le ballon à terre. Santos Dumont, qui se trouve là, saute dans le cercle et coupe la ficelle, deux minutes après nous étions au-dessus de la place Vendôme. Nous sortons de Paris, à 80 kilom. à l'heure, à 500 mètres de hauteur, laissant le Sacré-Cœur légèrement au nord de nous, notre direction était donc bien nettement vers l'Est. Nous nous consultons rapidement et nous convenons de monter haut pour trouver plus de vent et de rester là, quoi qu'il arrive. A 5 heures du soir, nous sommes assaillis par une véritable tempête de neige et de glace, les sacs de lest sont gelés, je suis obligé de casser le sable avant de le jeter hors de la nacelle, il est devenu dur comme de la pierre; jusqu'à minuit, nous nous équilibrons entre 2.000 et 2.200 mètres, ayant les nuages à plus de 4.000 mètres au-dessus de nous et à 1.700 mètres au-dessous; cet équilibre nous avait coûté 250 kilos de lest. A ce moment, coup de vent terrible, en un clin d'œil tous les nuages sont balayés, nous apercevons à terre des lumières qui nous permettent de relever notre direction au moyen de la boussole et de l'observation de l'étoile polaire. Nous marchons toujours vers l'Est; au-dessus de nous, clair de lune splendide, qui nous permet d'éteindre nos lampes électriques et de lire nos cartes comme en plein jour. A partir de ce moment, plus d'obscurité, et à 6 heures du matin, au moment même où la lune disparaît, le soleil se lève et commence à chauffer notre ballon, qui s'élève doucement jusqu'à 4.800 mètres, et alors commence la partie la plus dure de ce grand voyage.

Après le lâchez-tout.

M. Jacques Faure dans la nacelle de son ballon La Kabylie *au moment du départ.*

Le lest commence à s'épuiser

Il ne nous reste plus que quatre sacs de lest : trois de 10 kilos et un de 12 ; d'accord avec Rozan, nous décidons de ne garder pour notre descente qu'un sac de 12 kilos, et jusqu'à 10 heures du matin nous nous équilibrons entre 4.800 mètres et 5.900 mètres avec tout ce qui reste dans notre nacelle. Les provisions, les bouteilles, les vêtements de rechange, le linge, tout passe successivement par-dessus bord et à 10 h. 25 précises, je me tourne vers Rozan et je lui montre ce qui nous reste : 12 kilos de sable. Nous avions fait humainemant tout ce qu'il était possible de faire, et nous nous heurtions à l'impossibilité matérielle d'aller plus loin. Rozan qui, jusqu'à la dernière minute, garde un sang-froid parfait, me propose, avec son air de pince-sans-rire, de nous ins aller tous les deux dans le cercle et de prolonger notre ascension en découpant petit à petit notre nacelle. Je crois que nous l'aurions fait si nous n'avions pas été si fatigués, mais à ce moment, Rozan était vert, quant à moi, j'avoue humblement que je n'avais même plus la force de soulever mon dernier sac.

La descente.

La descente s'effectue avec une vitesse terrifiante : commencée à 10 h. 25, à 5.200 mètres (hauteur indiquée par l'enregistreur), elle se termine à 10 h. 32 précises, à 500 mètres au-dessus du niveau de la mer, c'est-à-dire que nous avions fait 4.700 mètres en 7 minutes : la nacelle s'arrête dans un arbre, le ballon tombe dans un petit champ situé à côté, la corde de déchirure fonctionne admirablement et au bout de cinq minutes, nous n'avons plus qu'une loque en fait de ballon, nous sommes surpendus à 10 mètres de terre dans les branches de l'arbre, dont nous descendons péniblement, tandis qu'au dessous de nous, sans songer à nous porter secours, deux paysans discutent gravement en hongrois pour savoir si c'est le diable ou le bon Dieu qui nous ont envoyés sur leur ferme.

Nous étions à Kirchdrauf (Hongrie) à 1400 kilomètres de Paris : mais ce n'est que le lendemain, en arrivant à Vienne, que nous sûmes que nous étions vainqueurs, par une dépêche que l'Aéro Club voulut bien nous envoyer aux soins du chef de gare. Au moment de monter dans l'Orient Express nous tombons dans les bras de nos amis le comte Douro et Friemano, qui dans leur ballon « *Le Cerf* » étaient atterris à 200 kilomètres dans l'Ouest de notre point de descente. Inutile d'ajouter que les voyageurs de l'Orient Express ont entendu pendant les vingt-quatre heures qu'à duré ce retour plus de conversation de ballon qu'ils n'en entendront dans leur vie entière.

En terminant, qu'il me soit permis ici d'adresser un sincère remerciement aux personnes qui m'ont aidé à accomplir ce beau record, à mon ami le comte Rozan, dont nous avons déjà parlé; à M. Carton, qui depuis quinze jours, s'était occupé avec le plus grand soin de l'arrimage de ma nacelle, de l'imperméabilité de l'aérostat, et de la confection d'engins d'arrêt spécialement légers; à M. Richard, dont le baromètre enregistreur fonctionna sans interruption pendant dix-huit heures, avec une précision parfaite, et enfin, à M. Bordé, qui voulut bien me confier un nouveau baromètre de son invention, dont je n'ai eu qu'à me louer.

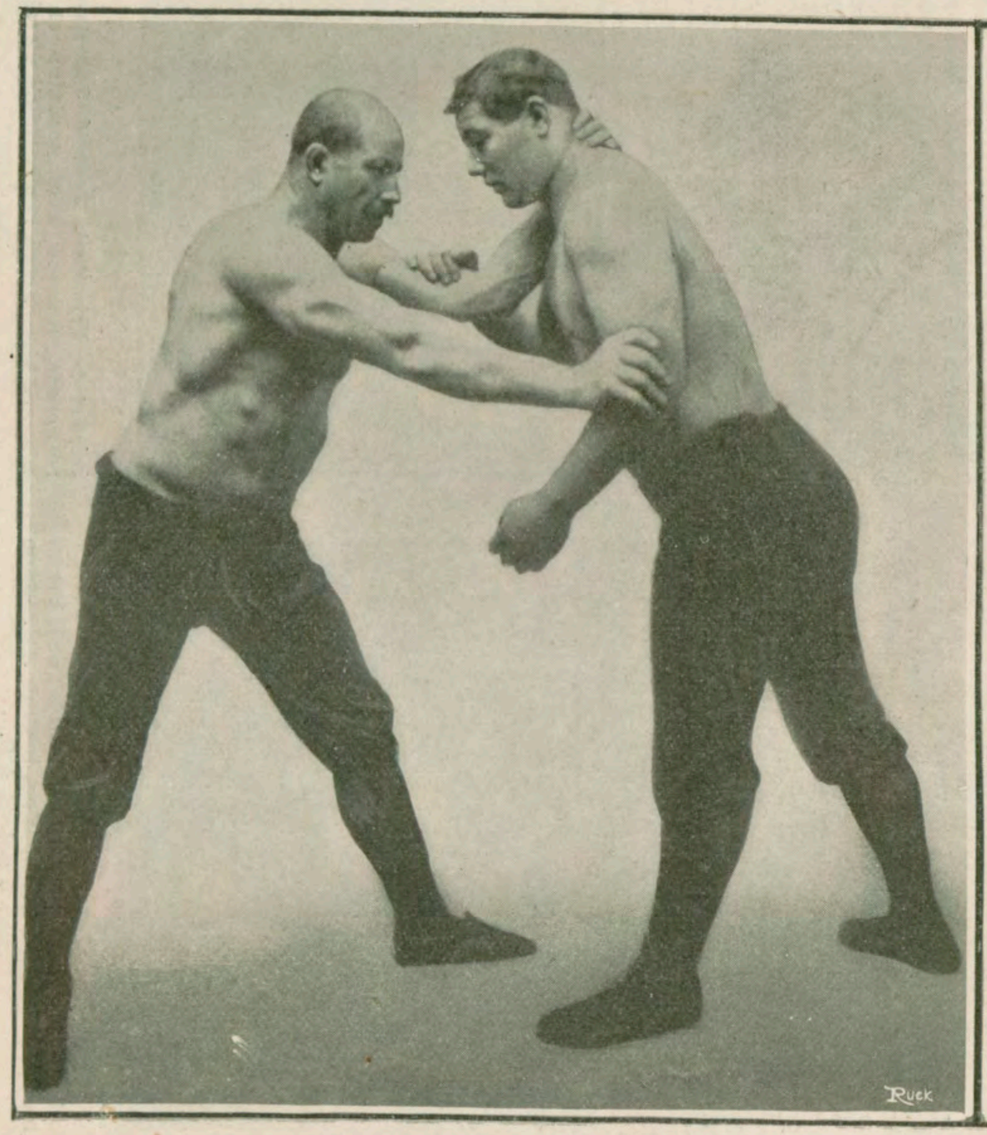
Que vous dire de plus, sinon que nous avons mis quarante heures en chemin de fer pour couvrir la distance que nous avions parcourue en ballon en dix-huit heures? Triste retour aux choses d'ici-bas.

Et maintenant, émettons le vœu que l'an prochain le Grand Prix de l'Aéro-Club ait encore plus de succès que cette année. Que 40 ballons et non plus 20, y prennent part; que ce soient tous de gros cubes, d'au moins 1.800 à 2.000 mètres cubes puisqu'il est avéré que seuls les gros cubes peuvent gagner d'aussi importantes épreuves : espérons que plusieurs concurrents n'hésiteront pas à doubler leur force ascensionnelle en gonflant avec de l'hydrogène pur et souhaitons que l'Aéro-Club de France, qui a, cette année, fait un tour de force en organisant en quelques jours cette colossale épreuve, pourra, dans la suite, faire mieux encore.

Quant à moi, mon seul désir, mon vœu le plus cher est que l'an prochain le beau record que je viens d'établir soit battu, ceci pour la plus grande gloire de l'aérostation française.

JACQUES FAURE.

LES LUTTES AUX FOLIES-BERGÈRE ⌀ LA COUPE DE FRANCE



Limousin. Clément.

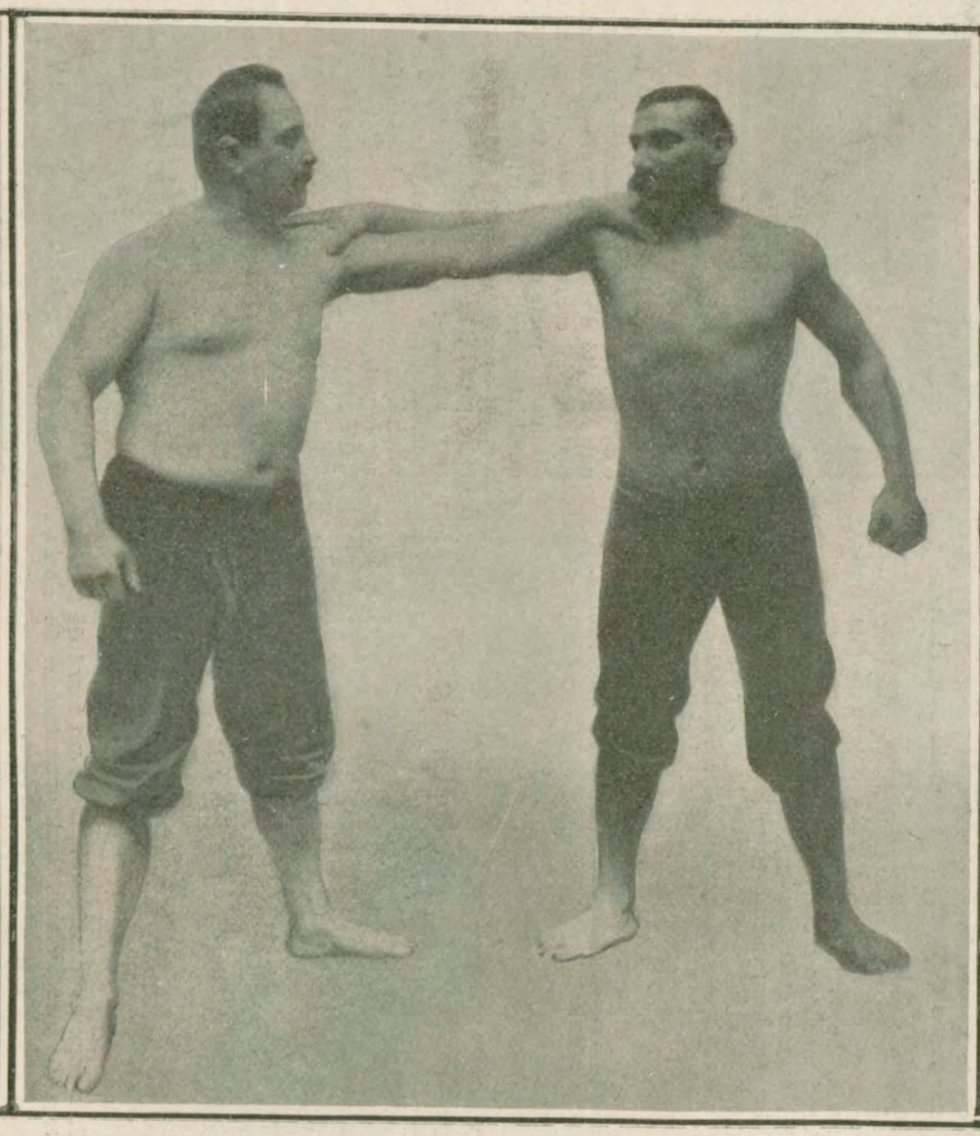
Un engagement de lutte.

Limousin (Français. — 90 kilos. — 1 m. 74).

Papa Limousin, comme on l'appelle, est le lutteur scientifique par excellence ; a participé à tous les grands tournois de lutte organisés en France et à l'étranger. Sa rencontre, l'an dernier, avec Schackman, l'Etrangleur, donna lieu, on s'en souvient, à un combat épouvantable.

Clément (Français. — 100 kilos. — 1 m. 76).

Clément est âgé de 20 ans ; c'est, paraît-il, un second Raoul le Boucher. Il lutte depuis un an. Il fut d'abord amateur, et comme il ne trouvait pas de concurrents capables de lui résister, il s'est décidé, un beau jour, à goûter du professionnalisme. Clément n'est pas aussi grand et aussi gros que Raoul le Boucher, mais il est plus calme, et on le croit aussi fin lutteur. A l'entraînement, au gymnase Pons, il a fait preuve d'une belle résistance.



Aimable de la Calmette. Karakanof.

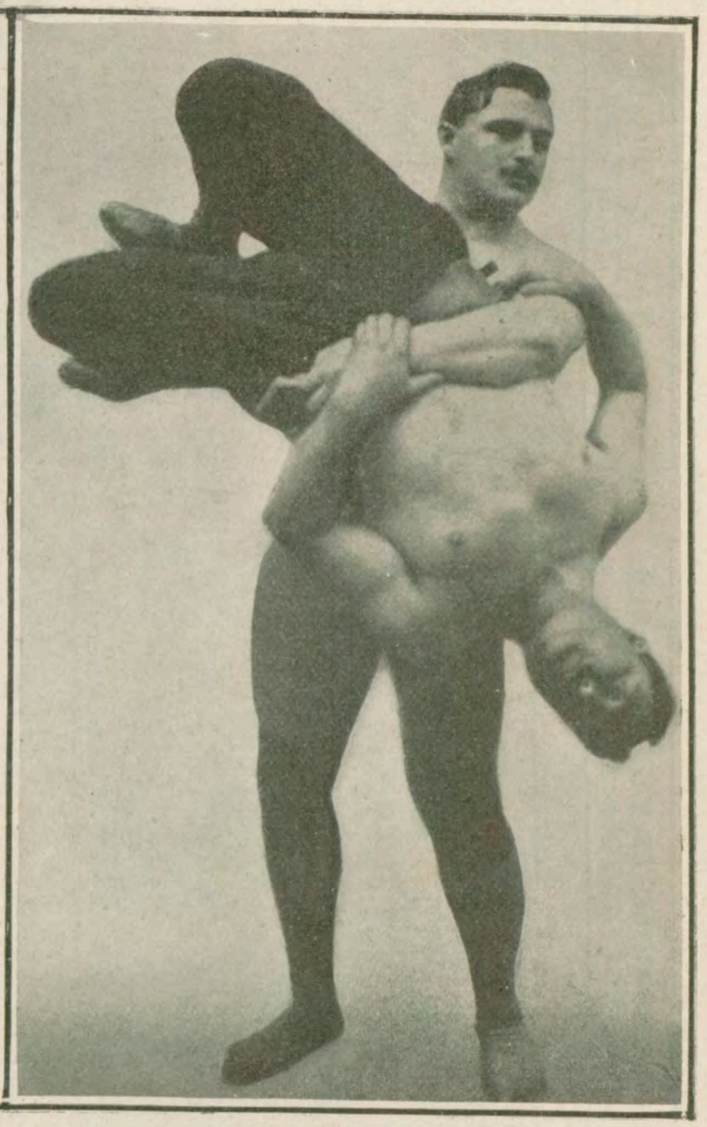
Une prise de lutte turque.

Aimable de la Calmette (Français. — 107 kilos).

Aimable de la Calmette est un vieux renard, qui connaît, en fait de luttes, tout l'art de l'attaque et de la parade! Bien malin celui qui sait déjouer ses ruses. Aimable de la Calmette luttait, sans contredit, avec beaucoup moins de fougue il y a quelques années. Son jeu semble devenir de plus en plus vigoureux, sans, pour cela, perdre le moindre sang-froid.

Karakanof (Turc. — 98 kilos. — 1 m. 77).

Ce lutteur était inconnu du public parisien avant ce championnat. Il est admirablement proportionné, tout en muscles, et rarement nous avons vu un aussi beau gars. A l'entraînement, à Paris, il a facilement tombé tous les hommes qui lui ont été opposés. Il semble très courageux, mais manquer un peu d'expérience.



Raoul le Boucher. Carpini.

Une ceinture à rebours.

Raoul le Boucher (Français. — 121 kilos. — 1 m. 80).

Raoul le Boucher, universellement connu, est à peine âgé de 23 ans. Dans les championnats du monde de 1901, il se classait quatrième. En 1902, il arrivait deuxième derrière Pétersen. En 1903, il était troisième dans le tournoi de la Ceinture d'Or, derrière Pons et Pétersen. L'an dernier, il sortait deuxième du même tournoi, ayant résisté 1 h. 36 m. à Paul Pons. Cette année, il a réussi, à Buenos-Ayres, la prouesse de tomber Pons.

Carpini (Italien. — 104 kilos. — 1 m. 74).

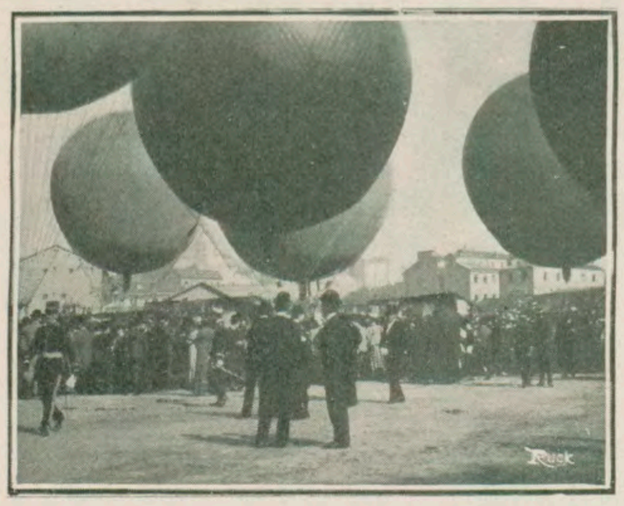
Malgré sa force herculéenne, le champion italien lutte avec beaucoup de courtoisie. L'Italie remportera peut-être dans la Coupe de France, avec Carpini, une victoire pareille à celle de Pietro Dorando dans Marathon.

LE RALLIE-BALLONS AUTOMOBILE DE MADRID

ORGANISÉ par le Royal Aero-Club d'Espagne et la Correspondancia de Espana, en l'honneur de la visite du président de la République, le concours de ballons avec poursuite par automobiles a eu lieu le 27 octobre, après une remise occasionnée par le mauvais temps. Cette belle manifestation a obtenu le plus grand succès.

Dix aérostats se sont élevés du parc de l'Aero-Club à partir de onze heures du matin, dans l'ordre suivant :

Jupiter (900 mc.), pilote : le capitaine Gordejuala. — *Aéro-Club II* (1.200 mc.), pilote : M. J.-F. Duro. — *Alphonso XIII* (1.600 mc.), pilote : le capitaine Kindelan. — *Urano* (800 mc.), pilote : le lieutenant Rodriguez. — *Marte* (800 mc.), pilote : le capitaine Maldonaldo. — *Avion* (450 mc.), pilote : le lieutenant Herrera. — *Elfe* (1.800 mc.), pilote : le comte de La Vaulx; aide-pilote, M. Paul Tissandier. — *Vencejo* (1.200 mc.), pilote : le lieutenant Castilla. — *Fugitif* (800 mc.), pilote : M. Emile Carton. — *Alcotan* (1.000 mc.), pilote : le lieutenant Milero.



Le départ du rallie-ballons, dans le parc de l'Aéro-Club Royal de Madrid, organisé à l'occasion du voyage du Président de la République en Espagne.

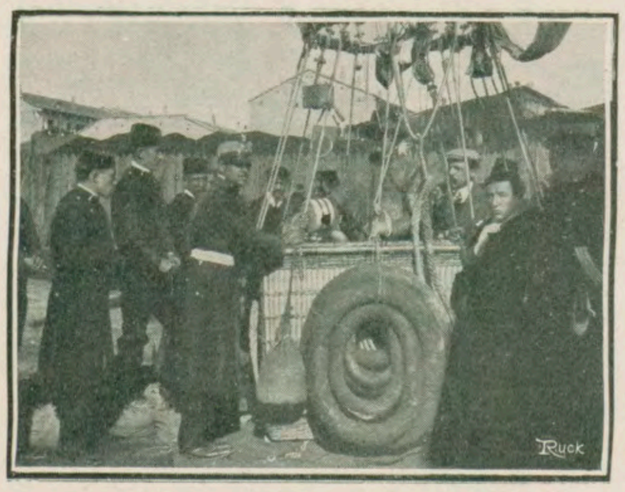
La foule a manifesté le plus vif enthousiasme et le comte de La Vaulx, qui montait l'*Elfe*, géant du concours avec ses 1.800 mc. a été particulièrement applaudi. Le temps était magnifique, ensoleillé, mais le vent n'était malheureusement pas très vif.

Le premier des ballons qui prit contact avec le sol après son départ fut le *Jupiter*, qui descendit aux portes de Madrid, par suite d'une perte de gaz ; il fut déclassé d'ailleurs comme tous les ballons descendus à moins de 50 kilomètres de la capitale.

L'*Aéro-Club* nº 2 monté par M. Duro descendit aux environs de l'Escurial et fut capturé par S. M. Alphonse XIII, qui était parti à la poursuite du ballon en automobile. Mme Camille du Gast, qui était partie en automobile à la poursuite d'un ballon, a été victime d'un accident ; en voulant éviter un enfant, elle a versé complètement sa voiture ; heureusement les voyageurs ne furent pas sérieusement blessés, mais la voiture est complètement hors d'usage.

Le Ballon *Fugitif*, monté par M. Carton est descendu à Coria, à 570 kilomètres environ de Madrid.

Le comte de La Vaulx, en raison du manque de vent, n'a pu aller aussi loin qu'il le souhaitait. Il a dû descendre à Plasencia, à 205 kilomètres à l'ouest de Madrid.



La nacelle de l'*Elfe*, le ballon du comte de La Vaulx, qui a pris part au rallie-ballons et a obtenu à son départ un vif succès.

CROSS-COUNTRY & FOOTBALL ASSOCIATION A REIMS

Départ du cross-country organisé par le Racing Club de Reims Cette épreuve, qui comportait un parcours difficile, a été gagnée par Tauret.

LE Racing-Club de Reims avait organisé une manifestation athlétique qui a obtenu le plus franc succès. Le matin, les meilleurs coureurs ont pris part à un Cross-country qui a été gagné par Tauret. Le parcours était nouveau, et la course a été particulièrement émouvante entre les leaders, et ce n'est que tout à fait à la fin que le gagnant, plus vite que ses adversaires, a pu prendre un léger avantage d'une dizaine de mètres. Le second était Sommé, le troisième Payer et le quatrième Schmitt.

Les concurrents franchissent un fossé de 2 mètres de profondeur, qui occasionna de nombreuses chutes.

Les adversaires avaient à traverser un fossé de plus de deux mètres de profondeur et de nombreuses chutes eurent lieu à cet endroit, où les plus habiles tentèrent des lâchages.

De grands progrès ont été réalisés par le club rémois, qui prépare sagement ses coureurs, pour les épreuves futures.

L'après-midi, le Racing-Club disputait sur le terrain du Club Athlétique un match comptant pour le Championnat de Champagne. Le Club Athlétique a été battu par 6 buts à 2. On a admiré et applaudi les passes magnifiques de Renal, ancien capitaine du comté de Kent, en Angleterre.

L'équipe du Racing Club Rémois qui battit, dans un match d'association, le Club Athlétique par 6 points à 2.

LES COURSES DE VILLEURBANNE

Les courses organisées par la Société sportive du Rhône sur l'hippodrome de Villeurbanne ont obtenu le plus grand succès. Le soleil radieux a permis à une assistance nombreuse de se rendre au champ de courses. Rarement on vit épreuves plus disputées, et l'on dut même courir deux military en deuxième série, en raison du nombre d'officiers qui y participaient.

Une course à l'américaine (handicap en partie liée) donna lieu à quatre manches.

Les courses au trot attelé, qui servaient de hors-

***Coronation*, de l'écurie Bérard, qui a remporté, aux courses de Villeurbanne, près de Lyon, le Prix des Débutants (2.800 m. haies).**

d'œuvre, ont été un peu faussées par certains drivers, qui ont été d'ailleurs frappés d'amende. La course plate et la course de haies, qui avaient réuni une dizaine de partants, ont été très interressantes, ainsi que le steeple chase de deuxième série, que M. Charton a gagné avec Komorn.

Le prix de la Société sportive d'encouragement, réservé aux deux ans n'ayant jamais gagné a été extrêmement disputé. De bout en bout ce fut une course de vitesse qui mit à l'ouvrage la plupart des concurrents ; sur le poteau Jason battait d'une courte tête Raguse qui était partie grande favorite. Le prix des débutants a permis à Coronation de remporter facilement une victoire brillante.

Les military ont été gagnés par Jem Mace, au lieutenant Bossut, du 22e dragons, et par Regret II, monté par le maréchal des logis Chabriet du 2e dragons.

La course à l'américaine a été très disputée : la première épreuve au trot attelé a été enlevée par Tricolore, qui battait A. B. C. et Faisan III.

La seconde épreuve a permis à Varavillaise de remporter une victoire facile, devant Bravade et A. B. C.

La troisième a été gagnée par Bravade, devant Varavillaise et A. B. C.

Enfin, la quatrième par Bravade, encore, Varavillaise seconde et Tricolore.

En résumé, la journée a été très intéressante et les parieurs n'ont pas eu à se plaindre des rapports.

Le même jour a eu lieu sur l'hippodrome même le départ d'une course de ballons. Le temps était assez favorable et, malgré le vent qui soufflait par courtes rafales, les départs ont pu avoir lieu dans de bonnes conditions.

Quelques sportsmen lyonnais avaient tenu à tenter pour la première fois l'aventure d'une ascension libre et éaient montés à bord des ballons dirigés par d'habiles pilotes. Toutes les ascensions se sont admirablement terminées et des adeptes nouveaux sont acquis à l'aéronautique.

Départ du Prix de la Société Sportive d'Encouragement, réservé aux poulains et pouliches n'ayant pas encore remporté de victoires, gagné par Jason.

Becdambès. Ponction. Assam. Creusotin. Salomon. Le Belvédère. Cinéas.

Le départ du Prix de l'Avenir, à Saint-Cloud (Première épreuve, haies. — 20.00 fr. — 2.800 m.).

LE PRIX DE L'AVENIR A AUTEUIL

La descendance de Madame Chrysanthème ✦ Le Prix de l'Avenir cette année et les années précédentes ✦ L'entraîneur de Cinéas.

Madame Chrysanthème, fille de Châtelaine, petite-fille d'Ambassadrice est une des plus jolies sultanes — j'allais dire geishas — du haras de M. S. Guyot ; mais jusqu'à l'année 1902 elle s'était refusée à donner au haras qui l'avait vue naître un produit qui attirât sur elle l'attention des sportsmen. Avec Reluisant, pacha du haras de M. S. Guyot, elle n'eut — et encore tous les deux ans seulement — que des produits qui ne firent guère parler d'eux : Castanos en 1898 et Le Cyclope en 1900. Qu'est devenu Reluisant ? le Stud Book nous dit de lui : Disparu en 1901. Disparu ! Pauvre Reluisant ! Qui a trouvé Reluisant ? Mais un jour, Madame Chrysanthème fit un déplacement, M. S. Guyot l'envoya villégiaturer au haras de la vicomtesse de Raineville, elle en revint pour donner le jour à un futur vainqueur de nos grandes épreuves d'obstacles, qui eut nom Cinéas, fils de Débarassé.

La carrière de Cinéas. Ce Cinéas eut une carrière de plat tout à fait modeste : il ne courut que deux fois — a deuxans l'an dernier — sous les couleurs de M. Goyard une fois à Maisons-Lafitte dans le Prix des Carrières et une fois à Chantilly dans le Prix de Borand, prix à réclamer de première classe, car les propriétaires demandaient de leurs champions 10 et 15.000 francs.

Lorsque Cinéas gagna, il y a une quinzaine, le Prix Congress, c'était sa rentrée, en haies il avait été battu d'une tête par Gourville ; l'appréciant, je disais : c'est un cheval d'Auteuil, mon pronostic s'est réalisé, il gagne facilement la première épreuve — haies — du Prix de l'Avenir, — que diront ceux qui prétendent qu'un cheval mis au steeple ne vaut plus rien en haies. Cinéas donne là un démenti formel à cette bizarre théorie. Il est vrai que le lot n'était pas des plus relevés ; cependant l'assurance de la victoire du fils de Madame Chrysanthème, la facilité avec laquelle il a couvert le parcours dénotent un cheval... d'avenir. Si sa mère n'a pas donné, jusqu'ici, de produits fameux, il ne faut pas oublier qu'elle est fille de Châtelaine, qui est la mère de Le Chanoine et que la mère de Châtelaine, Ambassadrice, fut poulinière chez M. Descot — qui s'y connaît en élevage de steeple-chasers — A part Assam, qui comptait une récente place de troisième en steeple — les autres concurrents n'avaient pas de très brillantes performances, et ce fut un Prix de l'Avenir très maigre ; il est vrai de dire aussi qu'en cette saison les entraîneurs, réservent leurs meilleurs sauteurs et que le Prix de l'Avenir fut rarement l'apanage d'un grand cheval ; aucun des vainqueurs depuis 1894 n'a remporté la grande course de haies ou le grand steeple. Seul, Résidant, vainqueur en 1902, remporta le Grand Prix de l'Elevage, mais Faneur, Académie, Le Lys, Belfort, Le Cygne, Petard, Nicolaïef, Kathonane, Kriss, et Alkestys ont échoué dans les grandes épreuves classiques de haies ou d'obstacles ; plusieurs même n'ont fait une carrière fructueuse que dans les Prix à réclamer.

Assam, M. Liénart. Cinéas. Le Belvédère, arrivé 2e. Salomon, à M. Charpentier, arr. 3e

L'arrivée du Prix de l'Avenir.

Cinéas, *par Débarrassé et Madame Chrysanthème. Propriétaire, M. Guyot ; éleveur, M. S. Guyot ; entraîneur, Baresse ; jockey, E. Flint.*

L'entraîneur Baresse. Je m'en voudrais de ne pas, à l'occasion de cette victoire, faire l'éloge de l'entraîneur A. Baresse. Baresse est, si je ne me trompe, bien que jeune encore, le doyen des entraîneurs français. Il n'en est plus, il est vrai, à compter avec le succès, surtout en obstacles ; il a commencé par être lad chez son père, puis chez les autres ; il fut ensuite jockey, et ce n'est que lorsqu'il posséda bien son métier, qu'il devint entraîneur.

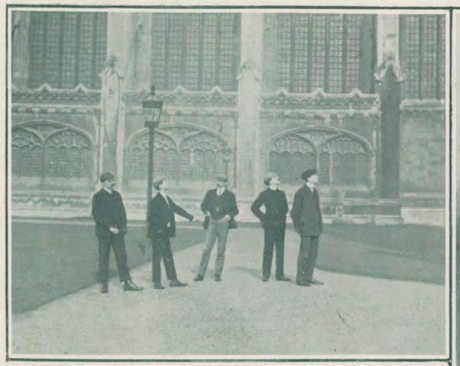
Depuis longtemps, Baresse avait reconnu toute l'utilité de la prise de température ; et il est rare qu'il fasse partir un cheval, sans s'être assuré de sa température. Que de fois on a accusé Baresse, lorsque, ayant amené un cheval sur le terrain, il ne le faisait pas partir ; c'est tout simplement que le concurrent accusait un peu de fièvre.

Franc-Picard.

La Vie au Grand Air

LE RACING CLUB DE FRANCE A CAMBRIDGE

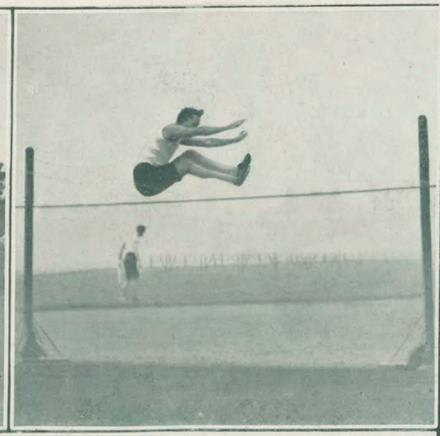
PHOTOGRAPHIES DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL



Devant le Queen's College.
Nos équipiers visitent les différents collèges qui forment l'Université de Cambridge. Sur cette photographie, ils sont arrêtés devant le Queen's College.

L'arrivée du demi-mille, gagné par Soalhat.

L'arrivée des 100 yards (gagné par Brass, du T. College).



Le saut en hauteur (Molinié, du T. C. F.).

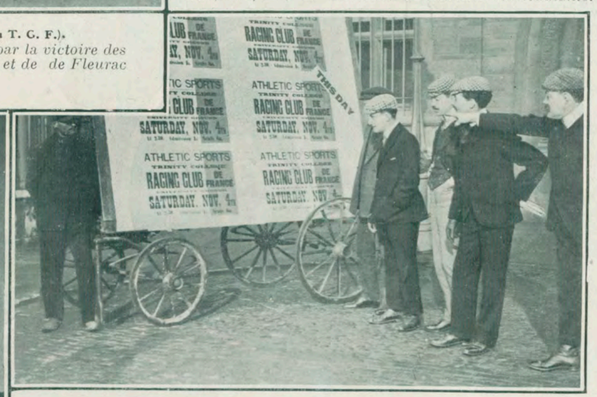
Le match entre le Racing Club de France et le Trinity College de Cambridge s'est disputé samedi sur les terrains du Trinity College, à Cambridge, et s'est terminé par la victoire des Anglais, qui ont été vainqueurs dans 6 épreuves sur 9. On a remarqué les belles performances de Soalhat dans le demi-mille, de Molinié dans le saut en hauteur, et de de Fleurac dans la course des deux milles. La rencontre a été intéressante, et la défaite du Racing honorable.

Le Trinity College.
Cette cour du collège est, paraît-il, la plus grande cour de collège du monde. A droite, on aperçoit la porte d'entrée; au fond, les bâtiments où habitent les étudiants.

Dans les rues de Cambridge.
Egarés dans les rues de Cambridge, nos hommes demandent leur chemin à un policeman.

Just. Barclay. Gladstone. Anderson. Moreau. Leneru. Hon. Lyttleton. Jardin. Sandré. Foyster. De Fleurac. Holliday. Mac Michael. Ritchie. Welsh. Goronflor. Deane. Molinié. Baudeville. Gouvert. Lemonnier. Soalhat. Lafané. Genet. Ryle. Brass. Pouillot. Hargreaves. Dewar.

Les équipiers du Trinity College et du Racing Club.



Les annonces dans les rues de Cambridge.
Les Racingmen contemplent les affiches annonçant la réunion, qu'une Société de publicité locale promène par les rues de Cambridge.

Nous avons été battus, nous pouvons l'avouer sans honte, car la défaite fut honorable, vu les circonstances.

Mais expliquons-nous. Le R. C. F., privé de plusieurs de ses meilleurs champions, dont Malfait, qui fit une si belle exhibition dans le Championnat d'Angleterre de 400 mètres, était arrivé à Cambridge vendredi soir.

Le lendemain, après une consciencieuse visite des collèges (quel dommage que le sport empiète tant sur la simple curiosité du touriste!), les racingmen se rendirent sur le célèbre terrain de Fenner's.

Temps idéal, au dire des Cantabs (nos adversaires) un peu frais pour nous, malheureusement.

Pour ce qui est de la piste, très vite, comme cendrée, elle est d'une forme plutôt défectueuse, surtout dans le dernier virage (on les prend à droite), qui est absolument brusque.

Dès les 100 yards, le pauvre Moreau, notre meilleur coureur de vitesse, mal remis d'un récent accident, tomba au bout de 10 mètres, repris d'un coup de fouet dans la cuisse. Les Cantabs se promenèrent littéralement dans cette épreuve, Leneru ne finissant la distance que pour la forme.

Pour le saut en longueur, après de nombreux essais où Sandré eut un moment le meilleur, Gladstone, un neveu du « Great Old Man », fut définitivement le vainqueur.

La plus belle course de la journée fut le demi-mille :

Les Anglais partirent à toute allure, et, cent mètres avant la fin, menaient encore. Heureusement, une fois n'est pas coutume, Soalhat fit appel à toutes ses ressources d'énergie et, dans un magnifique sprint remonta just pour finalement le battre sur le poteau de moins de 1 mètre. Le saut en hauteur fut, pour employer un terme favori des Anglais, une confortable victoire pour Molinié.

Dans le mille, Soalhat, très souffrant d'un de ses pieds, et de Fleurac, absolument désintéressé, s'alignèrent sans aucune conviction Le second abandonna au bout de 50 mètres (se réservant pour plus tard), quant à Soalhat, il dut, vu la douleur, abandonner au bout de un tour, laissant Welsch gagner dans un magnifique style. Nous n'avions qu'un seul représentant dans le 110 mètres haies, mais il y fut brillant, c'était Molinié. Parti avec un léger retard, il refit un peu du terrain perdu et fut finalement battu de moins de 50 centimètres.

Pour ce qui est du quart de mille, il vaut mieux n'en pas parler. Leneru, notre champion, avait beaucoup de courage, mais peu de forme et dut, malgré tous ses efforts, baisser pavillon devant ses valeureux adversaires qui véritablement firent preuve d'une grande qualité.

Les deux dernières épreuves étaient le lancement du poids et les deux milles.

Dans la première de ces épreuves, la supériorité des Anglais était manifeste. Elle fut, du reste, justifiée, car c'est sans douleur que l'Hon. Lyttleton battit son camarade de club, laissant loin le pauvre Gouvert. Mais, quelle carrure avaient ces deux fils d'Albion!

Dans les deux milles, après un départ fou, les deux représentants français se trouvèrent en tête. Pouillot menant à bonne allure. Les Anglais, qui étaient d'une classe un peu inférieure, essayèrent bien de prendre le commandement, pour pouvoir ensuite ralentir l'allure, mais ils avaient affaire à de vieux roublards, le train s'accentua de plus belle et finalement de Fleurac gagna facilement de 100 mètres sur Dewar.

Un dernier tuyau.

Un match du même genre est à la veille d'être conclu entre le R. C. F. et Oxford.

L. DE FLEURAC.

LE MATCH D'ASSOCIATION PARIS-LONDRES

L'équipe anglaise qui a battu à Londres, le 2 novembre, sur le terrain de Fulham, une équipe mixte parisienne.

Une charge sur le Ballon.

L'arrière Français dégageant son but.

Puget. Cyprès. Willy. Mesnier. Bayrou. Royet. Wilkes. Zeiger. Cristini. Verlet. Genot.

L'équipe française.

Les équipiers parisiens n'ont pas brillé à Londres : au cours de la partie même, leurs adversaires leur ont ouvert le passage pour leur permettre de marquer ce que, du reste, l'arbitre n'a pas toléré.

Ce que sera la prochaine Saison d'Association

Le Championnat et les Coupes — Les joueurs français ont fait plus de progrès que les équipes — Ce que fera la province — Un appel à nos maîtres d'outre-Manche

Les joueurs de football association, beaucoup plus nombreux que leurs frères du rugby, montrent plus de calme dans la conservation de leurs institutions. En 1892 on comptait à Paris six équipes de ballon rond ; le dernier recensement en accuse plus de trois cents. Chaque année le calendrier du Championnat se complique un peu plus ; mais le principe du classement en séries demeure le même. C'est d'un sage exemple.

Nous aurons donc, comme la saison précédente, le Championnat de Paris, dont le Championnat de France est la conclusion naturelle. Nous aurons la Coupe Dewar, objet de luttes mémorables, tant dans les commissions que sur les terrains. La Coupe Manier ne se disputera pas séparément : le temps fait défaut. Elle sera acquise à l'équipe parisienne, comptant au moins huit joueurs de nationalité française, qui aura le meilleur classement dans le Championnat. Déjà le Club Athlétique Parisien et l'Union Sportive Parisienne affirment pour le gain de ces challenges des prétentions justifiées.

Avons-nous fait des progrès ?

Les résultats des parties jouées pendant le mois d'octobre ont fait naître quelque surprise. Mais ce fut une surprise agréable, car elle fut causée par la belle résistance de plusieurs équipes dont on n'eût pas attendu un pareil effort. Grâce au réveil de quelques teams qui avaient paru en mauvaise posture à la fin de la saison, les écarts de points n'ont pas été grands en général. Réjouissons-nous : le jeu entre des équipes de force égale peut seul assurer au football un bel avenir.

Mais la qualité du jeu a-t-elle cru avec l'intérêt des rencontres ? Nous n'en pouvons encore que mal juger. Il faut faire quelque crédit aux ardeurs maladroites d'un début de saison. Il n'apparaît pas, cependant, que les progrès du jeu d'équipe soient bien sensibles. On voit bien ce qu'il faudrait faire ; mais tant de causes empêchent de l'exécuter ! Relevons seulement, parmi celles-ci, le désir immodéré de gagner des matches, la trop grande considération accordée à certains joueurs et l'absence d'un entraînement méthodique.

Sur la rage de gagner à tout prix que manifestent nos équipes dans les moindres matches on a déjà beaucoup dit. On ne dira jamais assez. Il est bien de vouloir gagner ; mais il est indispensable de savoir se résigner à perdre quand la défaite est méritée. Un amour-propre déplacé est, à mon sens, en association aussi bien qu'en rugby, le principal obstacle aux progrès.

C'est dans cette intention de s'approprier les précieux challenges que les clubs se livrent bataille pour la possession des joueurs les plus réputés, qui ne sont pas toujours les meilleurs joueurs. Cette marche à l'étoile, en concentrant tout le jeu d'une équipe sur un homme plus adroit ou plus heureux que les autres, a retardé aussi bien des améliorations. Mais ne nous plaignons pas trop amèrement. Des visites fameuses des Corinthiens et de l'équipe de Southampton, qui furent pour les joueurs français de véritables révélations, ont déjà produit de bons fruits. Le jeu du célèbre G. O. Smith a tenté quelques imitateurs. Il nous faut reconnaître que depuis la démontration pratique qu'il fit au parc des Princes nous comptons quelques joueurs sérieux de plus. Les parties jouées en ce début de saison par les équipes de première série nous montrent que ces hommes de classe ont su se grouper ; car il est certain que les éléments de chacun de ces teams forment une moyenne meilleure que ceux de la saison dernière.

Est-ce à dire que le « jeu d'équipe » s'en ressent ? Hélas ! non, pas encore. Nous n'avons pas les mêmes procédés d'entraînement que nos voisin d'outre-Manche et nous portons la peine de notre négligence à cet égard, car c'est montrer quelque inadvertance que de croire qu'on peut perfectionner son jeu dans les parties dominicales. Un match officiel n'est pas un milieu d'étude suffisant pour apprendre à bien jouer, il faudrait travailler durant la semaine d'une manière théorique.

Dant le but de développer le goût de cet apprentissage, notre ami Brennus avait créé un challenge : il devait être le prix d'un concours technique de coups de pied, dribblings, etc. On loua cette initiative, mais on n'en profita point. Nos footballeurs hésitèrent devant l'austérité de ce travail. Et le challenge Brennus ne sera sans doute jamais disputé.

Une partie d'association.
La rencontre qui eut lieu, le dimanche 29, entre les équipes premières du Gallia Club et du Racing.

En province

Une semblable paresse a coûté aux joueurs de rugby parisiens leur suprématie jadis incontestée. Les joueurs d'association ont en province moins de rivaux ; car au rebours de ce qui se passe pour le ballon ovale, le jeu de ballon rond se développe beaucoup moins vite dans les départements qu'à Paris.

La région du Nord est en somme le seul domaine provincial, incontesté d'ailleurs et brillamment exploité, du football association.

Pour les joueurs parisiens la lumière vient quelquefois du Nord et les équipes de Roubaix, Tourcoing et Lille sont plus que jamais des concurrentes redoutables pour le championnat de France. La rencontre Paris-Nord le 7 janvier nous donnera de fortes émotions.

Le Sud-Ouest a également des prétentions. Elles ne laissent pas que d'être justifiées : les équipes de cette région sont bonnes et capables d'efforts considérables. Elles n'arriveront jamais au premier plan cependant tant qu'elles conserveront leur mode de recrutement actuel. Disputer à la fois les championnats de rugby et d'association, c'est trop pour un seul homme. Quelle que soit la valeur des athlètes du Sud-Ouest, ils ne sauraient suffire à cette tâche. Et du reste leurs succès dans le ballon ovale leur est une consolation suffisante des petits déboires que l'association leur réserve.

Les Matches internationaux

Ils nous faut des matches internationaux. Il nous en faudrait beaucoup, pour permettre à nos joueurs français de donner leur mesure. Car nous avons des joueurs français, et ils font souvent prime sur le marché, Jadis, on s'arrachait les joueurs étrangers résidant à Paris. La possession de l'un d'eux assurait à une équipe un fétiche dispensateur de victoire. La collaboration de Woolehey donna en 1902-1903, une puissance mytérieuse au Standard.

Le Racing Club groupa une précieuse collection d'équipes exotiques. Aujourd'hui nous avons changé tout cela. On donne à peine à ces derniers une hospitalité banale. C'est un progrès national.

Nous avons au Parc des Princes, terrain sacré de l'U.S.F.S.A., quelques bonnes parties internationales. Le 22 avril se jouera le match France-Belgique. Nous espérons la venue d'équipes anglaises de valeur. Reverrons-nous les Corinthians ? Souhaitons-le, sans trop y compter. Nous avons encore besoin de sérieuses leçons.

FERNAND BIDAULT.

ENTRAINEMENT D'HIVER

Pour se maintenir en forme, les meilleurs coureurs s'efforcent, l'hiver, de pratiquer des exercices sportifs qui leur permettent d'assouplir les muscles et de se remettre en souffle. Par les temps froids, il est d'ailleurs bien difficile de se mettre en forme, et surtout de s'y maintenir.

La fermeture des pistes d'été a réuni à la Galerie des machines les coureurs qui pendant la belle saison se dispersent aux quatre coins de l'Europe. Le nombre très restreint des vélodromes d'hiver les rassemble à Paris, et à part l'excursion organisée pour les six jours de Madison-Square, jusqu'au printemps prochain, les sprinters et les stayers vont rester à Paris.

Ceux que l'entraînement par motocyclettes légères avait forcés à l'exil sont revenus d'Allemagne et avec leur retour, sont réapparues sur le track les grosses machines si sévèrement condamnées.

Contenet sur sa piste.

Autour de la petite maison qu'il habite, à Boulogne, Contenet a dessiné une piste de course à pied sur laquelle il s'entraîne chaque jour, chronométré par sa femme.

Comment ils s'entraînent. N'est bien entendu que pour un entraînement sérieux la chaleur est indispensable et que c'est seulement pendant l'été qu'un véritable athlète peut faire preuve de toutes ses qualités. Maint exemple, celui de Major Taylor, entre autres, prouve que les muscles paralysés par le froid ne peuvent déployer toutes leurs qualités par les températures un peu basses et l'homme qui chercherait à se mettre en forme à l'époque des gelées risquerait fort de ne trouver qu'une souplesse passagère et qu'une endurance relative.

Le massage prolongé donne les plus heureux résultats. Kramer restait deux heures par jour étalé sur les couvertures, pendant qu'un soigneur aux doigts subtils suivait les muscles des jambes merveilleuses et caressait les tendons et les fibres.

Poulain suit la méthode de Kramer ; le dévoué Lootens, coureur belge sans qualité exceptionnelle, est le plus dévoué des soigneurs. De longues minutes, il tapotte et frictionne doucement les mollets et les cuisses de son homme, en lui racontant les potins du quartier des coureurs, et si sa forme se perd pendant la saison froide, Poulain ne pourra pas, du moins, accuser Lootens de n'être pas suffisamment dévoué.

Lorgeou préfère le saut à la corde, prôné jadis par Choppy Warburton : je crois même qu'un record de saut à la corde fut établi, il y a six ou sept ans, par Michaël, au quartier des coureurs du vélodrome de la Seine.

Champion s'attaqua à ce record, sans parvenir à le battre. Le saut à la corde, d'ailleurs, est un exercice excellent, puisqu'il donne des jambes et du souffle.

Contenet, à l'exemple de Major Taylor, est un partisan de la course à pied. Autour de la petite maison qu'il habite à Boulogne, il a fait, dans un terrain vague, dessiner une piste pédestre, et là, chaque jour, il fait quelques kilomètres de trot allongé, dont les temps sont soigneusement chronométrés.

Simar, qu'une fâcheuse indisposition éloigne des vélodromes momentanément, était un fervent de l' «exerciser», et c'est en étirant les lanières de caoutchouc suivant le rite de Sandow qu'il gardait cette merveilleuse souplesse qui en fait un des plus brillants et des plus élégants stayers.

Darragon est un violent partisan du boxing-ball. A peine descendu de machine, après avoir galopé derrière son entraîneur à moins de 15 secondes au tour, encore tout essoufflé, il se précipite, casque en tête, sur le ballon suspendu dans sa cabine, et pendant quelques minutes, il se fait les poings et les bras en frappant comme un sourd.

Dupré fait des poids ; à voir ses biceps, dont serait fier maint athlète, on se rend bien compte que Dupré, le jour où il n'aura

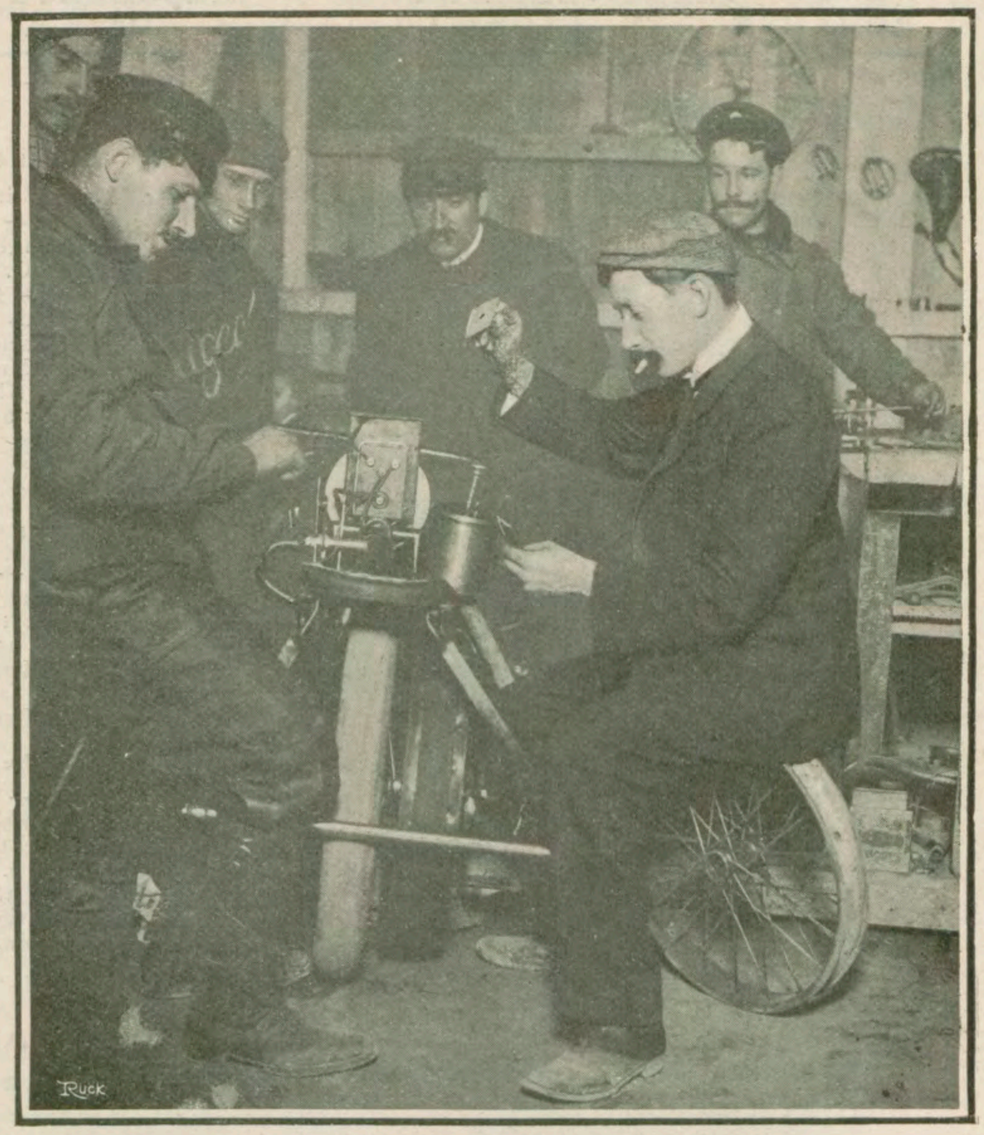
Boxing-ball.

Darragon s'assouplit en tapant à tour de bras dans le ballon des boxeurs.

Saut à la corde.

Suivant la méthode de Choppy Warburton, Lorgeou fait chaque jour du saut à la corde.

Le massage.
Pour assouplir les muscles, Lootens masse soigneusement et vigoureusement les jambes de Poulain.



La partie de cartes.
La piste est déserte, et, au fond de la cabine du motocycliste Peguy, les coureurs font une partie de cartes.

plus assez de vitesse de jambes pour sprinter, pourra s'adonner aux poids et haltères et battre les records de quelques spécialistes.

La boxe rencontre beaucoup de fervents parmi les coureurs. On sait d'ailleurs que tout ne se passe pas toujours le mieux du monde et que souvent de véritables combats remplacent les assauts. Cependant, les coureurs américains et les coureurs anglais, Jenkins en tête, avaient dans leurs cabines des gants rembourrés qui leur permettaient de provoquer quelques rencontres cordiales. Certains de nos professionnels s'enthousiasmèrent, et maintenant dans la plupart des cabines, entre deux cadres ou deux jantes pendus au mur on voit une belle paire de gants qui permet des assauts courtois.

Hedspath, Germain, Louvet ne dédaignent pas cet exercice; Jacquelin surtout est un fervent de la boxe. L'autre semaine encore il soutint contre Van den Born un assaut difficile et brillant.

Les émigrants D'autres partent vers l'Algérie, et là-bas disputent aux concurrents locaux les prix qu'on veut bien leur offrir. On se souvient du circuit hivernal que firent il y a quelques hivers Banker, Mayers, Tommaselli et Grogna ; Tommaselli revint dans une forme telle que de toute la saison, il ne trouva personne pour le battre.

D'autres coureurs encore attendent les premiers beaux jours pour filer sur la route : l'an dernier, le petit Piard s'en alla à Nice à bicyclette, et il compte bien recommencer cette année

Evidemment, tous les coureurs n'ont pas la préoccupation constante de ne pas gâter leur condition. Ils vivent au jour le jour, au hasard d'un prix qui passe, d'une combinaison qui réussit, d'une prime qui leur échoit ; ils rendent quelques services aux cracks, préparent leurs machines, tiennent leurs cabines en état, et quand ils ont une minute ils filent sur la piste faire quelques tours de train, un enlevage, et reviennent au quartier. Hiver et été, c'est là qu'ils vivent, sans grand désir de triomphes sensationnels, heureux de se trouver là et de conter le lundi, après une petite victoire en province, les finesses qu'ils durent déployer pour battre les coureurs locaux.

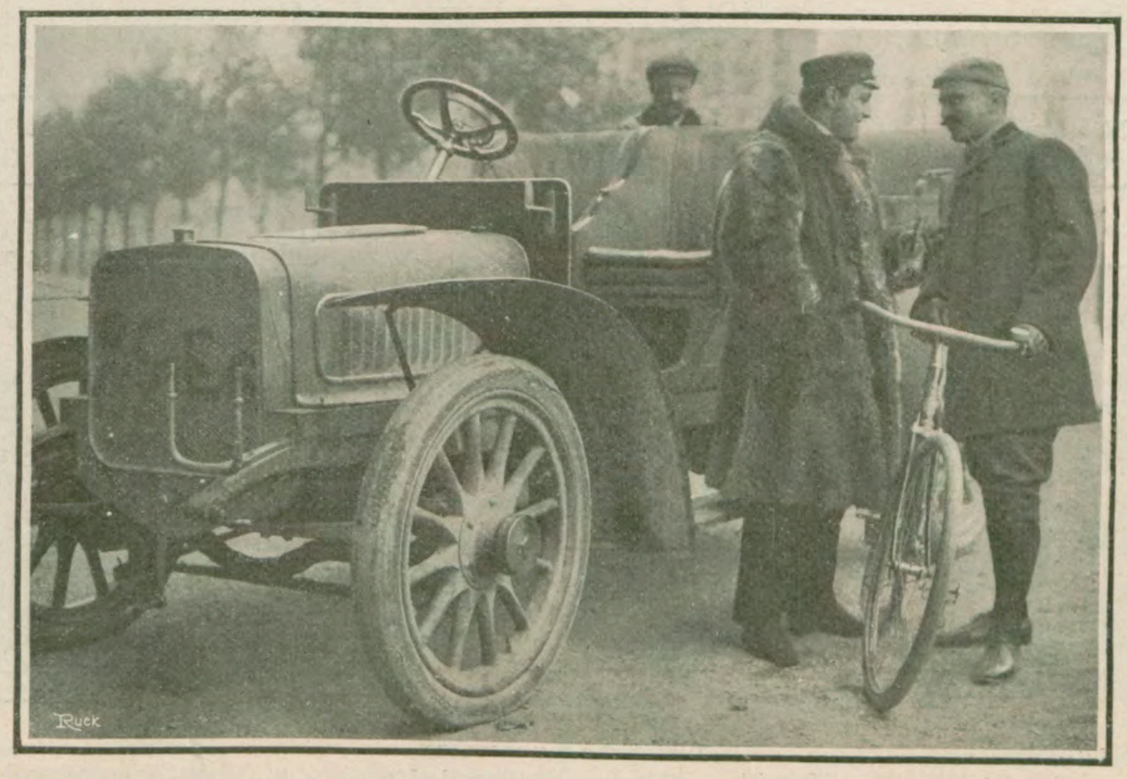
L'hiver, ils ne peuvent plus « écumer » et dans la moindre cabine, on entend une conversation animée et l'on aperçoit quatre ou cinq camarades qui, l'entraînement fini, prolongent une interminable partie de manille.

Ceux qui ne s'entraînent qu'à leurs rares moments de liberté jalousent un peu les oisifs et quand Jacquelin arrive sur son auto entre deux rendez-vous, il doit regretter les jours d'autrefois.

Entraînement d'hiver ! seules les étoiles s'obstinent et veulent briller malgré tout, les autres un peu marmottes, tournent nonchalamment en attendant les bonnes aubaines.

Mais les routiers que les frimas n'effrayent pas, couverts de maillots, filent sur les routes en balançant les épaules, dédaignant la boue qui gicle, le froid qui pince et le vent qui souffle, et c'est ainsi qu'Aucouturier, chaque jour, fait une trentaine de kilomètres sans souci du temps qu'il fait.

Robert Dieudonné.



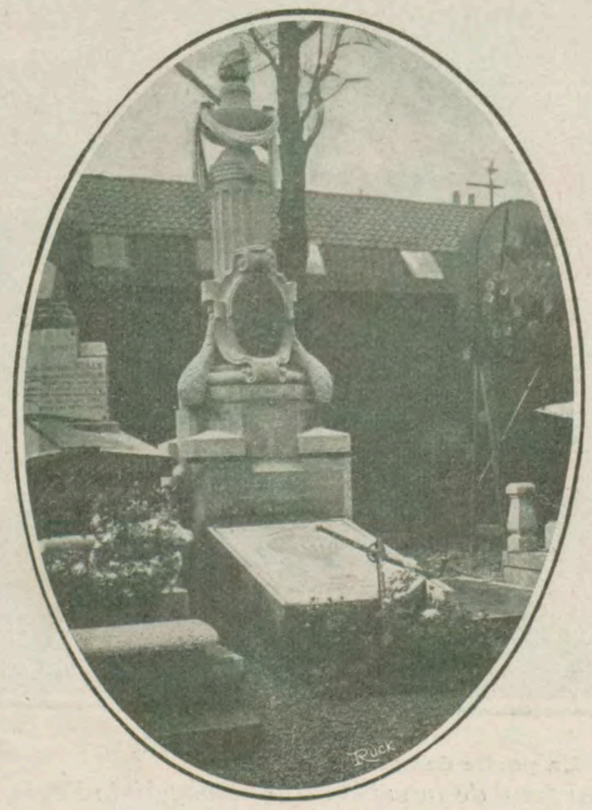
Sprinter et routier.
Aucouturier a rencontré Jacquelin sur la route où il s'entraînait, et c'est derrière la voiture du champion qu'il a couvert les derniers kilomètres.

LE MONUMENT DE L'AÉRONAUTE J.-B. GLORIEUX

On a inauguré à Roubaix, à l'occasion de la Toussaint, le monument élevé à la mémoire de l'aéronaute J.-B. Glorieux. Cet aéronaute, né en 1834, est mort en 1905, après avoir accompli durant sa vie, de 1863 à 1904, 635 ascensions.

Ancien ouvrier d'usine, il s'établit pour son compte et construisit lui-même un grand nombre d'aérostats. Durant ses ascensions, il exécutait dans la nacelle une série d'exercices périlleux.

En 1885, il faillit périr dans la mer du Nord : après être parti de Lille à minuit, il tomba dans les flots, contre lesquels il dut lutter pendant deux heures. Il



Monument élevé à Roubaix à la mémoire de J.-B. Glorieux, aéronaute qui exécuta, durant sa vie, 635 ascensions.

fut sauvé cependant, à bout de force, par un navire anglais.

En 1902, il atteignit, parti de Croix, accompagné de M. Boulenger, le pilote de l'Aéro Club, la frontière russe.

Sa hardiesse lui valut, d'ailleurs, l'estime et la sympathie de ses concitoyens.

On organisa un concours pour le monument que les Roubaisiens voulaient lui élever et M. Lepars, dont notre photographie représente le monument qui a été inauguré récemment, fut classé premier.

On ajoutera à ce monument, un médaillon exécuté par M. Boutry, statuaire, prix de Rome.

Le sportsmen du Nord ont tenu à assister à l'inauguration de ce monument pour célébrer la mémoire d'un concitoyen et celle d'un excellent aéronaute.

LE TOUR DE NIMES
COURSE A PIED

Mazel. Sabatier.

L'épreuve du Tour de Nîmes s'est disputée sur un parcours de 12 kilomètres. C'est Pautex, du S. C. N., qui a gagné la course, en 41 m. 17 s.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

COURSE A PIED

Samedi 4 novembre.

Cambridge, Match international Cambridge-Racing Club de France. — 100 yards : 1. Braso (Cambridge).— 402 mètres : 1. E. Ryle (Cambridge).—Demi-mille : 1. Soalhat (R. C. F.). — Un mille : 1. A.-R. Welsh (Cambridge). — Deux milles : 1. de Fleurac (R. C. F.). — 110 yards haies : 1. Gladstone (Cambridge).— Saut en longueur : 1. Gladstone (Cambrigde). —Saut en hauteur : 1. Molinié (R.C.F.).— Lancement du poids : 1. Littleton (Cambridge).

Cambridge gagne par 6 victoires à 3.

CYCLISME

Mercredi 1er novembre.

Vélodrome d'hiver. — Grand Prix d'ouverture, 5me série : 1. Jacquelin ; 2. Piard ; 3. Ingold. — Prix de l'Espérance : 1. Friol ; 2. Van den Born ; 3. Doerflinger. — Demi-fond, 25 kilomètres : Dussot, 20 m. 22 s. ; 2. Rugère ; 3. Lorgeou. — Prix Henry Fournier : 1. Poulain ; 2. Jacquelin ; 3. Dupré. — Prix Good : 1. Ingold ; 2. Doerflinger ; 3. Vanoni.

Dimanche 5 novembre.

Vélodrome d'hiver. — Grand-Prix d'ouverture. — 1re demi-finale : 1. Poulain ; 2. Thuau ; 3. Del Rosso. 2me demi-finale : 1. Dupré ; 2. Jacquelin ; 3. Friol. Repêchage : 1. Thuau ; 2. Friol ; 3. Jacquelin. Finale : 1. Poulain ; 2. Thuau ; 3. Dupré. — Une heure avec entraîneurs : 1. Nat Butler, 76 kil. 322 ; 2. Walthour, à 4 tours ; 3. Lorgeou, loin. — Handicap, 1.900 mètres : 1. Schwab (40).

FOOTBALL ASSOCIATION

jeudi, 2 novembre.

Londres. — Londres bat Paris, 12 à 0.

Dimanche 5 novembre.

Championnat de Paris. — Société Sportive Parisienne bat Standard A. C., 4 à 3 ; C. A. de Paris bat Club Français, 4 à 0 ; Gallia Club bat C. A. du XIVe 3 à 1 ; United S. C. bat Racing Club de France 4 à 2 ; A. S. Française bat C. U. Français 7 à 2 ; Red Star Club et S. A. Montrouge, match nul, 1 à 1.

Championnat du Nord. — Union Sportive Tourquennoise bat Racing Club de Roubaix, 4 à 2.

FOOTBALL RUGBY

Dimanche 5 novembre.

Saint-Cloud (La Faisanderie) : Stade Français (1) bat Sporting Club Universitaire (1), 31 à 0.

HIPPISME

Mardi 31 octobre.

Maisons-Laffitte. — *Prix King-Lud* (10.000 fr.) : 1. Pensa, à M. J. Lieux (Ransch) ; 2. Petitfrère (A. Carter) ; 3. Amalécite (O'Connor).

Mercredi 1er novembre.

Auteuil. — *Prix de l'Avenir* 10e Biennal (Haies 20.000 fr.) : 1. Cinéas, à M. Guyot (E. Flint) ; 2. Le Belvédère (L Barillier) ; 3. Salomon (Woodland).

Vendredi 3 novembre

Maisons-Laffite. — *Prix Heaume* (10.000 fr.) 1. Prestige, à M. W. K. Vanderbilt (Ransch) ; 2. Saint-Laurent (Shields) ; 3. Pyrénéen (Bellhouse).

Dimanche 5 novembre.

Auteuil. — *Prix Aston Blount* (haies 25.000 fr.) : 1. Issoudun, au baron Finot (Adèle) ; 2. Œillade (Sparkes) ; 3. Chochotte (Brooks). — *Prix Francisco-Martin* (Steeple, 10.000 : fr.) : 1. Violon II, a M. Œ. Douveleur (Brooks) ; 2. Dandolo (Duffy) ; 3. Frisquet (Driscoll).

HOCKEY

Dimanche 5 novembre.

Vélodrome Buffalo : Club athlétique International bat Stade Français, 3 à 2.

MOTOCYCLISME

Dimanche 5 novembre.

Marseille. — Criterium du Tiers de Litre : 100 kilomètres : 1. Thomas, 1 h. 22 m. 54 s. ; 2. Capeaumont, à 27 tours ; 3. Giuppone, à 30 tours ; 4. Colin, à 32 tours.

BADER ET AREND RETOUR DE RUSSIE

Les deux meilleurs sprinters allemands, Arend et Bader, sont revenus à Berlin, retour d'Odessa, où ils étaient allés courir. Au moment de leur départ, les troubles d'Odessa éclataient et les deux coureurs eurent toutes les peines du monde de quitter une ville en pleine révolution. Malgré l'intervention du consul allemand, en présence de la grève des chemins de fer, Arend et Bader ont dû trouver des combinaisons inespérées pour parvenir à s'enfuir. Le matin de leur départ même, une bombe éclata dans la maison voisine de celle qu'ils habitaient. Il était interdit de sortir après huit heures du soir, sous peine de faire

Arend en costume d'étudiant russe. C'est grâce à ce costume qu'Arend put s'échapper d'Odessa en révolution, tandis que Bader devait se déguiser en matelot.

connaissance avec les patrouilles de cosaques. Les moindres choses doublaient de prix en un rien de temps et le flacon de cognac, qui valait 20 kopecks à 4 heures, à 6 heures en valait 40. Pour partir Arend dut faire l'emplète d'un costume d'étudiant russe et Bader d'un uniforme de matelot. Mais, montés dans le bateau, ils eurent de nouvelles difficultés avec les voyageurs, qui déclaraient qu'il ne restait aucune place à bord. Et ce n'est qu'en payant 200 marks que les coureurs purent parvenir jusqu'à Thorn, d'où ils gagnèrent Berlin.

Les deux coureurs se souviendront longtemps de leur voyage à Odessa, et lorsque Arend, dans son bureau de tabac à Berlin, voudra raconter de brillants anecdotes, il n'hésitera pas à narrer avce détails son odyssée de Russie. Bader, lui, sera à Paris le 19.

LE PROPRIÉTAIRE DE GANELON II

M. de Pourtalès Pce Murat. M. de Moltke-Hvitfeld.

Le propriétaire de Ganelon II, le gagnant du Prix Saint-Firmin, M. le comte de Moltke-Hvitfeld, félicité au pesage de Chantilly, après la victoire de son cheval.

Législations étrangères sur les automobiles

De toutes, la réglementation française actuellement existante est la plus sévère et la plus sensée Elle a d'ailleurs été copiée par un grand nombre de pays.

Au moment où, en France, trouvant la réglementation des automobiles trop clémente, on cherche à la réformer, au moment où de farouches cuisiniers allument leurs administratifs fourneaux pour composer leurs sauces et chercher à laquelle le chauffeur français pourrait bien être mangé, il est d'actualité d'examiner si, de l'autre côté de nos frontières, les lois qui régissent nos frères à roulettes pneumatiquées sont plus sévères ou plus douces, plus rationnelles ou plus inéquitables.

Et cette étude, dans laquelle je vais rapidement passer en revue toutes les contrées civilisées, présentera d'autant plus d'intérêt qu'elle démontrera que, de toutes, la réglementation française est la moins tendre, la plus exigeante et la mieux armée pour imposer la modération, pour exercer au besoin la repression.

Allemagne Pas de réglementation générale pour toute l'Allemagne ; voilà la formule actuelle. Elle va d'ailleurs bientôt disparaître, car un règlement est en préparation, copié à peu de chose près sur le nôtre. En attendant la venue du nouveau-né, les villes et les Etats se régissent d'eux-mêmes, en présentant d'une façon à peu près générale les points communs suivants :

Tenir sa droite.

Ralentir dans les agglomérations.

S'arrêter à l'appel des gendarmes.

Le numéro matricule est obligatoire dans la Bavière, l'Allemagne du Sud et la Saxe.

Autriche-Hongrie A diviser en deux catégories, au point de vue réglementaire : en basse et haute Autriche.

1° *Vienne et basse Autriche.* Tous les véhicules circulant, nationaux ou étrangers, doivent être reçus et acceptés par une commission municipale.

Deux freins. La trompe obligatoire pour les automobiles, interdite aux autres véhicules (à dédier à ceux n'ayant jamais pratiqué l'automobile que sur des carrousels de foire, qui parlent de nous l'interdire en France !)

Pas de limitation de vitesse sur les routes. Un simple engagement à ralentir dans les voies encombrées ou dangereuses.

Dans tout le rayon de police de Vienne on tient sa gauche et on dépasse à droite.

Une voiture allemande.

Dans certaines parties de l'Allemagne, la voiture doit être numérotée à l'arrière. La lettre dépend de la province habitée par le propriétaire de l'automobile. Ainsi, sur notre photographie, nous remarquons la lettre A, c'est le district de Berlin.

2° *Haute Autriche.* Pas de réglement spécial. Le régime du droit commun.

Dans toute la haute Autriche, marcher à gauche, dépasser à droite.

Belgique On peut faire circuler ce qu'on veut, en Belgique, comme automobiles, pourvu que la voie (longueur des essieux) ne dépasse pas 2 m. 50 et que les fusées ne débordent pas les roues de plus de 20 centimètres.

Deux plaques obligatoires délivrées par l'Administration.

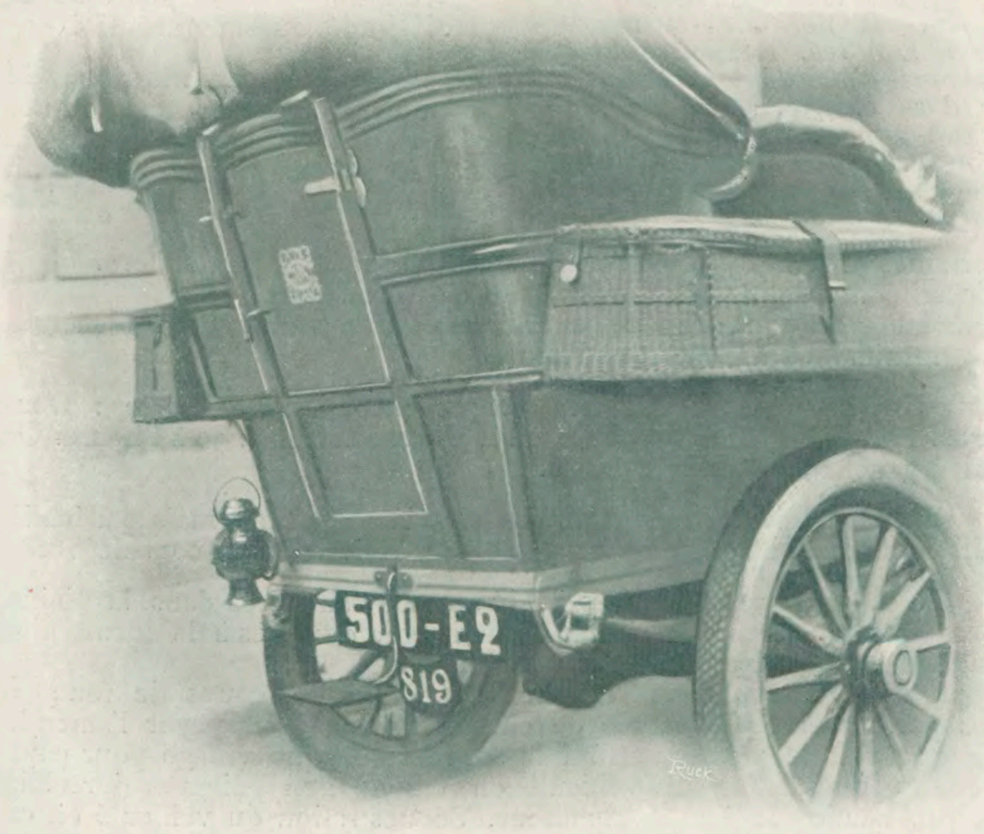
Vitesse maxima : 10 kilomètres dans les villes, 30 kilomètres en rase campagne...

Danemark Règlement copié textuellement sur notre règlement français; voilà encore un pays qui trouve que celui-ci n'est pas aussi idiot que le pensent quelques-uns de nos nationnaux!

Espagne Encore une contrée qui a copié servilement son règlement sur le nôtre, considérant ce dernier comme ce qui se fait de mieux dans le genre!

Vitesse maxima : 28 kilomètres sur route. Quelques méchantes langues prétendent que certain chauffeur qui, dans les grandes circonstances, remplace sur sa tête par une couronne sa casquette à rabats, dépasse assez volontiers ce 28 à l'heure avec ses 60 chevaux. On assure même que le 80 à l'heure ne l'effraie pas...

Etats-Unis d'Amérique Pas de réglementation générale. Simplement quelques règlements particuliers propres à certaines villes, propres à certains Etats. Tous les décrets existant dans la matière sont conçus dans le sens le plus libéral, les gouvernants considérant les automobiles comme possédant les



Automobile américaine.

Cette voiture porte la numérotation française; au-dessous se trouve le numéro exigé par la police de certains districts des Etats-Unis. La plaque est d'une couleur spéciale pour chaque Etat.

mêmes droits et obligeant aux mêmes devoirs que tous les autres véhicules.

La limitation de la vitesse atteint généralement 20 kilomètres dans les agglomérations, 35 kilomètres en rase campagne.

Angleterre, Ecosse et Irlande La réglementation existant actuellement en Angleterre ne constitue qu'une mesure d'attente.

Un nouveau règlement est à l'étude, qu'on tend à copier en grande partie, encore une fois, sur le nôtre.

Voici les principales dispositions du décret provisoire actuel :

Deux plaques numérotées sont obligatoires.

Pour conduire les automobiles il faut avoir une licence. Peut-être supposeriez-vous que, pour obtenir cette licence, un examen est nécessaire ? Erreur ! Les Anglais, qui sont gens pratiques, ont trouvé qu'il était bien plus intéressant de faire payer 5 shillings pour l'obtention de ces brevets que de payer des fonctionnaires chargés d'examiner les chauffeurs ! Et voilà comment, avec ses 5 schillings et sans examen, un cul-de-jatte ou un aveugle peut s'offrir à bon compte le luxe de conduire, de par la plantureuse campagne anglaise, des 60 ou des 80-chx ! Une amusante critique par le geste a d'ailleurs été faite, l'an passé, de cette réglementation quelque peu... risquée : on a procuré une licence de conduite à un aveugle, sourd-muet de naissance, qui cumulait avec stoïcisme toutes ces infirmités. De cette mésaventure administrative on fit grand bruit. L'histoire ne dit pas si le nouveau licencié conduit lui-même son automobile dans Oxford Street !

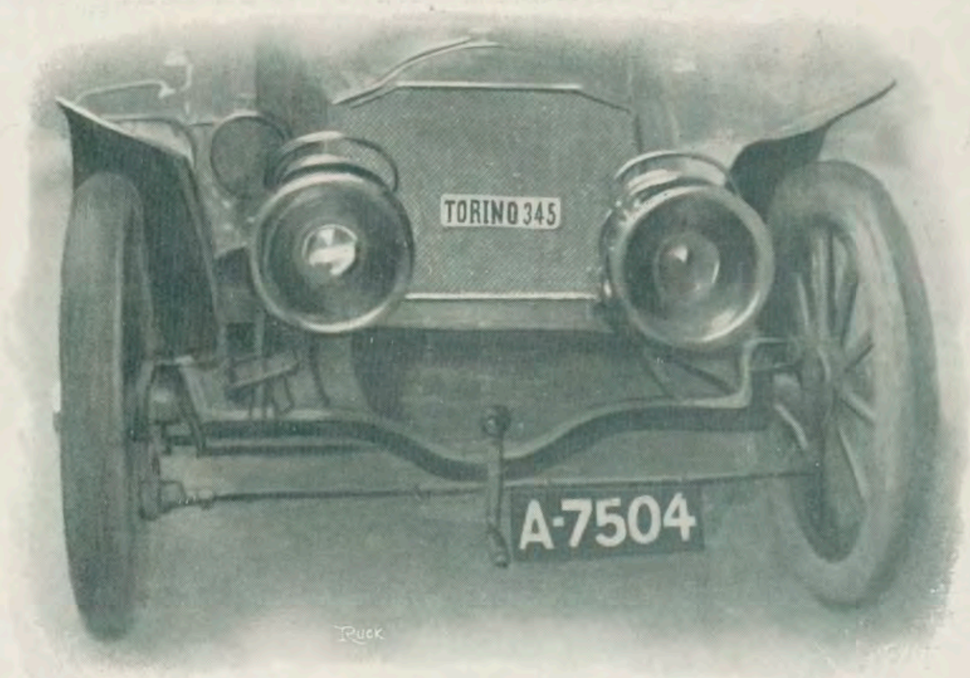
Vitesse maxima 32 kilomètres à l'heure.

Interdiction absolue de la contravention au vol. Les agents ne peuvent dresser procès-verbal pour vitesse exagérée, « furious riding », qu'avec chronomètre à l'appui. Renvoyé à nos bons gardes-champêtres qui, au passage titubant d'une vieille 8-chx Paris-Amsterdam pesant 1.500 kilos, inscrivent froidement 80 à l'heure sur leur encombré et crasseux carnet à contraventions !

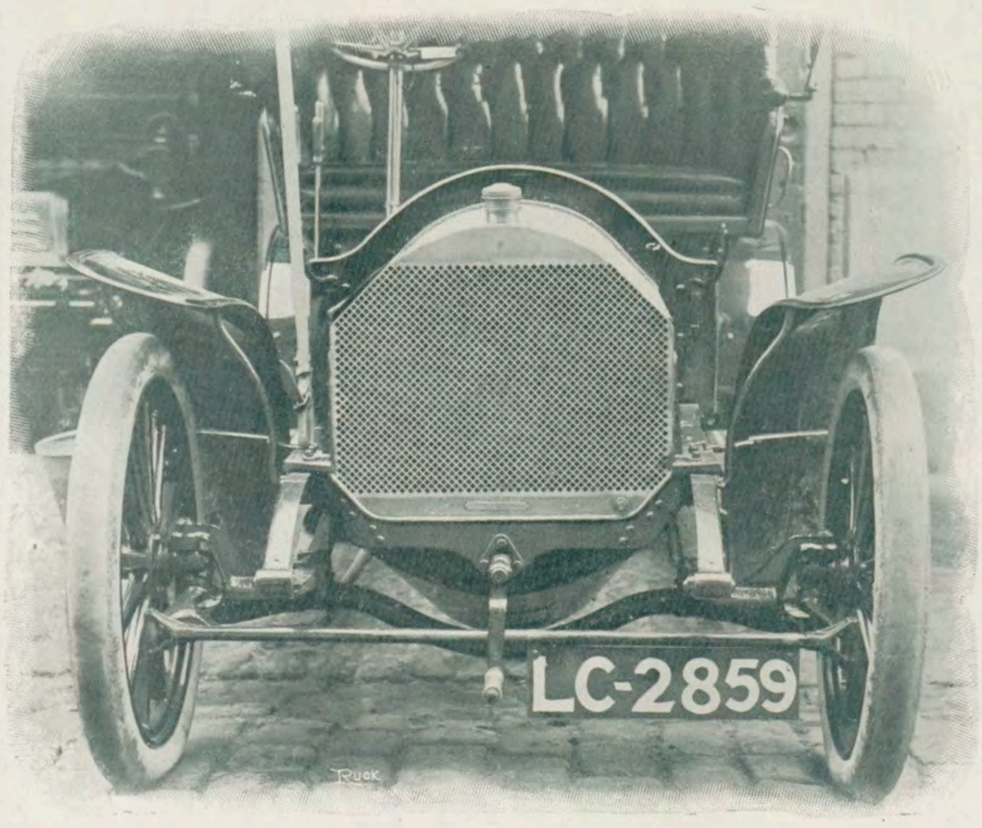
Grèce Pas de règlementation spéciale. Ne vous en étonnez point : Il n'y a pas d'automobile !

Italie Nécessité de la délivrance d'un permis de circulation par le Conseil municipal.

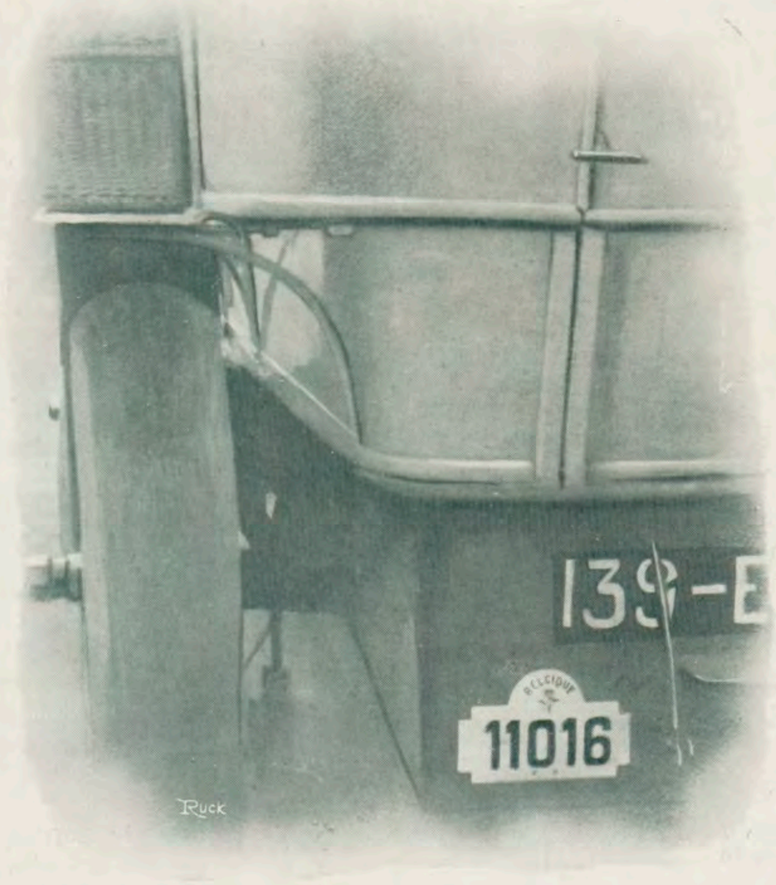
Numéros inscrits sur une plaque



La numérotation italienne.
Le nom de la ville où habite le propriétaire, et un chiffre à la suite. En Italie, ce sont les municipalités qui délivrent les permis de conduire, et la numérotation dépend des villes, et non de l'Administration centrale.



Une voiture anglaise.
L. C. sont les dernières lettres employées à Londres. La police londonienne avait d'abord adopté la lettre A suivie d'un chiffre. Mais, par suite du grand nombre de voitures en circulation à Londres, l'Administration remplaça l'A par une combinaison de lettres.



La plaque belge.
Un simple chiffre sous le mot « Belgique »

à l'avant et, derrière, sur le verre de la lanterne.

Vitesse maxima, 25 kilomètres à l'heure, ce qui ne prive pas le roi et ses cousins de « gratter » les trains express, toutes les fois que l'occasion leur en est offerte.

Le règlement se termine par quelques joyeuses prescriptions.

Un signal d'avertissement quelconque est obligatoire pour les véhicules bruyants ; quant aux voitures silencieuses, elles doivent être munies d'une cloche sonnant sans interruption !

La fin du décret est une perle : Interdiction de circuler en marche arrière... particulièrement en pays de montagne ! Voilà une prescription dont la nécessité se faisait impérieusement sentir !

Pays-Bas Une autorisation de conduire, propre aux routes d'Etat, aux route provinciales et aux routes communales, doit être délivrée par le ministre des Travaux publics.

Certaines provinces exigent en outre une permission particulière.

Nécessité de deux numéros dans toute la Hollande.

Deux lanternes sont éxigées, qui doivent éclairer à au moins 100 mètres. Vitesse maxima 20 kilomètres à l'heure.

Portugal Un de plus ! Règlement calqué encore sur le nôtre : Deux numéros. Permis de conduire obligatoire. Vitesse maxima : 30 à l'heure. On conduit à gauche et dépasse à droite.

Russie Encore ici pas de règlement. La simple obligation, mais particulièrement rigoureuse, de posséder un passe-port délivré par un consulat russe.

Suisse En théorie : 30 kilomètres à l'heure sont autorisés dans la plaine, 10 kilomètres dans les rares routes de montagne ouvertes à la locomotion automobile ; et pas de plaque pour les étrangers.

En pratique : coups de pierre, coups de fourche, coups de fouet et injures partout. Arrêt à l'entrée de chaque village pour payer l'amende, quelle que soit la vitesse ; arrêt à la sortie de chaque village pour payer l'amende. Séquestration du véhicule en cas de non paiement immédiat ou de protestation légère du chauffeur. Séquestration du véhiculé en cas de protestation plus énergique de ce dernier.

A part cela, pays exquis !

En résumé, on le voit par ce court quoique complet exposé de toutes les législations, la plus sensée est la réglementation française, que les autres pays nous empruntent au moment où nous voulons l'abandonner.

COMTE MORTIMER-MÉGRET.

NOS ÉCHOS

Notre Hors-texte

Jacques Faure, gagnant le Grand Prix de l'Aéro-Club en 1905. Né à Meudon en 1873, il commença par 1.400 kilomètres en 18 heures à monter en ballon en 1899 et abandonna pour l'Aérostation tout le reste, football, boxe, tennis, natation, etc. C'est l'un des 5 pilotes français brevetés par l'autorité militaire. Il a fait plus de 150 ascensions libres.

Principaux voyages aériens :
Paris-Cassel, Allemagne.
Paris-Francfort-sur-l'Oder, Allemagne.
Paris-Strasbourg-sur-l'Oder, Allemagne.
Paris-Metz-sur-l'Oder, Allemagne.
Paris-Flessingue, Hollande.
Paris-Amsterdam, Hollande.
Londres-Paris.
Londres-Calais.
Folskestone-Calais.
Le Havre-Chimay, Belgique.
Paris-Mamlitz, Pologne.
Paris à Saint Valéry, Dieppe, le Havre, Caen, Granville, Avranches, Saint-Nazaire, Niort, Ruffec, Tours, Orléans, Belegarde, Genève, Nancy, Verdun, Lunéville, Réthel, etc.
Paris à Kirchsdrauf (Hongrie) 1.400 kilomètres en dix-huit heures.

L'émotion sportive

Nous posons les deux questions suivantes, concernant l'émotion sportive, à nos lecteurs ; leurs réponses seront insérées dans notre rubrique « Correspondance ».

1° En quoi consiste l'émotion sportive? Est-elle comparable à l'émotion au théâtre?
a. Quelle est l'émotion de l'athlète qui lutte?
b. Quelle est l'émotion du spectateur qui regarde?
2° Dans quel sport, dans quelle épreuve, spectateur, avez-vous ressenti la plus forte émotion?
a. Dans quelle épreuve, athlète, avez-vous ressenti la plus forte émotion?

Le tir à l'arc en Suisse.

Le tir à l'arc se pratique toujours beaucoup en Suisse. Nous n'en voulons pour preuve que les résultats relevés par le secrétaire de la Société « Noble exercice de Genève » pour toute l'année 1904. Durant cette année, 2.712 tireurs se sont présentés devant les cibles et ont lancé 67.724 flèches, ce qui a nécessité une somme de traction évaluée à 744.964 kilos, et un total de parcours de 4.062 kilom. 440 m. entre les deux cibles.

A nos lecteurs

Questions et réponses — La critique de la Vie au Grand Air.

Nous rappelons à nos lecteurs que les colonnes de la *Vie au Grand Air* leur sont ouvertes pour y poser toutes les questions possibles concernant les sports. Nous avons reçu déjà de nombreusees lettres soit en réponse à des questions posées, soit en posant de nouvelles, que nous traitons ci-contre.

Nous avons également sollicité de nos lecteurs toutes les observations qu'ils pouvaient avoir à formuler sur la *Vie au Grand Air*. Les lettres que nous avons reçues à cet égard nous sont fort précieuses et notre plus vif désir est d'en recevoir de nouvelles ; nous tenons beaucoup plus à la critique qu'à la louange, notre but étant d'approcher de plus en plus l'idéal de notre clientèle.

A nos correspondants

Nous serions reconnaissants, à nos correspondants d'indiquer leur nom au crayon au dos des épreuves ou sur la gélatine, dans un coin des clichés qu'ils nous adressent, afin d'éviter des confusions et des omissions possibles dans le paiement.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Lettre ouverte à M. le Président et MM. les membres de la Commission Interministérielle.

Messieurs,

Après les innombrables avis, rarement sages, souvent absurdes ou inconscients, plus souvent encore déplacés, qui ont vu le jour à la suite de votre nomination, il est peut-être un peu téméraire de notre part de vouloir en formuler un à notre tour, si impartial qu'il puisse être.

Mais nous n'ignorons pas que, loin d'avoir en vue l'étranglement, coûte que coûte, de l'industrie automobile, comme d'aucuns l'ont prétendu, vous avez à cœur de vous montrer des juges impartiaux et éclairés. Vous l'avez prouvé d'ailleurs en consentant à entendre les doléances des représentants les plus autorisés de l'A.C.F., du T.C.F. et de nos Chambres Syndicales. Montrant ainsi que vous désiriez avant tout vous entourer de l'avis de tous ceux qui ont été les pionniers et qui sont restés les champions de l'industrie automobile.

Et d'abord votre Commission, aussi bien que toutes les compétences impartiales et l'unanimité des chauffeurs sont d'accord sur les grandes lignes d'une réglementation de la circulation automobile. C'est ainsi qu'il est unanimement reconnu qu'il serait parfaitement raisonnable d'établir sur de nouvelles bases le mode de délivrance du permis de conduire.

Assurément, MM. les fonctionnaires des Mines apportent tout le dévouement possible à leur tâche, mais d'une part, ils ont, comme on le dit vulgairement, « d'autres chiens à fouetter », et, d'autre part, surtout en province, ils ne sont pas toujours suffisamment specialisés dans la question pour offrir toutes les garanties de compétence désirables.

Autre chose est, en effet, de timbrer ou de surveiller une machine à vapeur établie sur des données parfaitement connues et vérifiables, pratiquement et mathématiquement, et d'apprécier la valeur physique et morale, la présence d'esprit et par-dessus tout, la compétence ou les connaissances techniques du conducteur d'un engin dont on ignore parfois soi-même les détails les plus essentiels.

Tout le monde est d'accord également, pour déclarer que le régime du brevet unique a vécu, et que tel qui désire conduire une 60 HP, doit justifier d'aptitudes différentes de celles du conducteur d'une modeste voiturette de 6 HP.

Tout le monde est d'accord, enfin, pour déplorer les excès auxquels se livrent certains automobilistes, d'ailleurs fort rares, ceux que l'on a depuis longtemps appelés les « chauffards ». Mais, ce qui serait non moins déplorable, c'est que la réprobation qui s'attache à cette catégorie s'étendît à tout l'ensemble des automobilistes, et que les mêmes mesures coercitives soient prises contre les fous et les gens sensés tout à la fois.

D'autre part, si une collision vient à se produire entre une voiture attelée et une automobile, il est bien entendu que, pour la grande majorité, c'est l'automobile qui est coupable. « Tu chauffes, donc tu as tort! » Voilà, croyons-nous, en quoi se résume l'argumentation juridique du gros public quand il s'agit d'un accident. Et voilà aussi pourquoi on exagère d'une façon telle le nombre et les conséquences des accidents d'automobiles.

On fait des statistiques sur les accidents. La statistique dit tout ce que l'on veut, si l'on y tient, la chose est connue. Eh bien, que l'on fasse une statistique impartiale qui donnera la proportion de accidents arrivés entre automobiles. Pourquoi, dans les réunions sportives, où des milliers de voitures circulent, n'arrive-t-il pas d'accidents d'automobile à automobile? Parce qu'évidemment on a affaire à des conducteurs intelligents, qui savent que la route n'est pas à eux seuls, qui distinguent leur droite de leur gauche, qui éclairent leurs voitures et qui n'ont pas la moindre intention de s'entretuer.

Par conséquent, au lieu d'aiguiser ses flèches contre une seule catégorie d'usagers de la route, que M. le sénateur Gomot demande plutôt une réforme complète des lois sur la circulation. Et, quand il aura obtenu ces lois, qu'il demande qu'on les applique avec la même impartialité vis-à-vis de tous ceux qu'elles concernent. A ce moment-là on aura fait de la besogne utile.

Michelin.

La Bourse des Sports

1° Petites annonces *non commerciales*, la ligne de 36 lettres. ... ... 1 fr. »
2° Petites annonces *commerciales*, la ligne de 36 lettres. .. .. 1 fr. 50
3° Petites annonces *illustrées*. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centimètres. 20 fr. »

Automobiles

Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Téléph. 307-52. (2598)

Richard-Brasier 16-Chx derniers perfectionnements, limousine, entrées latérales, peu roulé. Marche parfaite ; 10.000 francs avec accessoires. Ecrire Marquis Descars, 16 ter. Avenue Bosquet, Paris. (2599)

Chiens

Grand arrivage de chiens de luxe, de garde, de chasse. Ravry, 4, rue de l'Etoile, Paris. * (2600)

Ventes et Locations

Vendée. Beau domaine. Château confortable. Parc 32 hectares, entourés 3 fermes bien louées, Prix 400.000 francs. Plessat, à Châtillon (Marne). (2601)

Officiers Ministériels

Paris R. DE MIROMESNIL. 78 Ce 403m env. R.br. 260 fr. Prêt. C. Fonc. à cons. Adj. 1 ench. Ch. Not. 21 nov. Me Salle, not., 154, boul. Haussmann.

Paris r. des Boulets, So. Rev. 5.400 fr. M. à p. 45.000 fr. Propriété à Billancourt, r. de la Ferme, 7. M. à p. 50 f.. A adj. s. 1 ench. Ch. Not., 5 déc. S'adres. not. Philippot et Grange, 3, boul. St-Martin, dép. ench.

VILLE DE PARIS
A adj. s. 1 ench., Ch. Not. Paris, le 21 novembre 1905 :
TERRAIN r. Guy de Maupassant. Se 204m M. à p. 215 fr. le m. S'ad. Mes Delorme, r. Auber, 11, Mahot de la Quérantonnais, 14, r. des Pyramides, dép. ench.

PROPRIÉTÉ avec constr. à usage d'usine, à Boulogne (Sne), 30, r. Point-du-Jour. Ce 2.250m env. R.br. 3.000 f. ; en 1908, 4.500 fr. ; en 1911, 5.000 fr. Impôts, Assur., etc., payés par locat. Prêt Créd. Fonc. à remb. 23.706 fr. M. p. 100.000 fr. Adj. 1 ench. Ch. Not. Paris, 28 nov. S'adr. à Paris, Me Rigault, not., 8, boulevard Sébastopol, et a Me Gaut, liquidateur, 408, r. St-Honoré.

VENTE AU PALAIS à Paris, le 2 décembre 1905, en cinq lots, avec faculté de réunion pour le premier et le deuxième lots :

1° Maison à Paris **BOULEV. DES BATIGNOLLES, 10**
Revenu net : 25.536 fr. 35 cent.
Mise à prix : 450.000 francs.

2° **MAISON A PARIS, RUE BIOT, 3**
Revenu net : 9.799 francs.
Mise à prix : 150.000 francs.

3° **MAISON A PARIS, PLACE CLICHY, 5**
Revenu net : 20.402 fr. 10 cent.
Mise à prix : 250.000 francs.

4° Maison à Paris **BOULEV. DES BATIGNOLLES, 12**
Revenu net : 12.300 francs.
Mise à prix : 150.000 francs.

5° Terrain à Clichy **BOULEVARD NATIONAL, 15**
Revenu net : 4.000 francs.
Mise à prix : 40.000 francs.

S'adresser, pour renseignements, à Mes Berton et Depaux-Dumenil, avoués ; Me Rigault et Michelez, notaires à Paris.

Prochainement

Jeunesse !

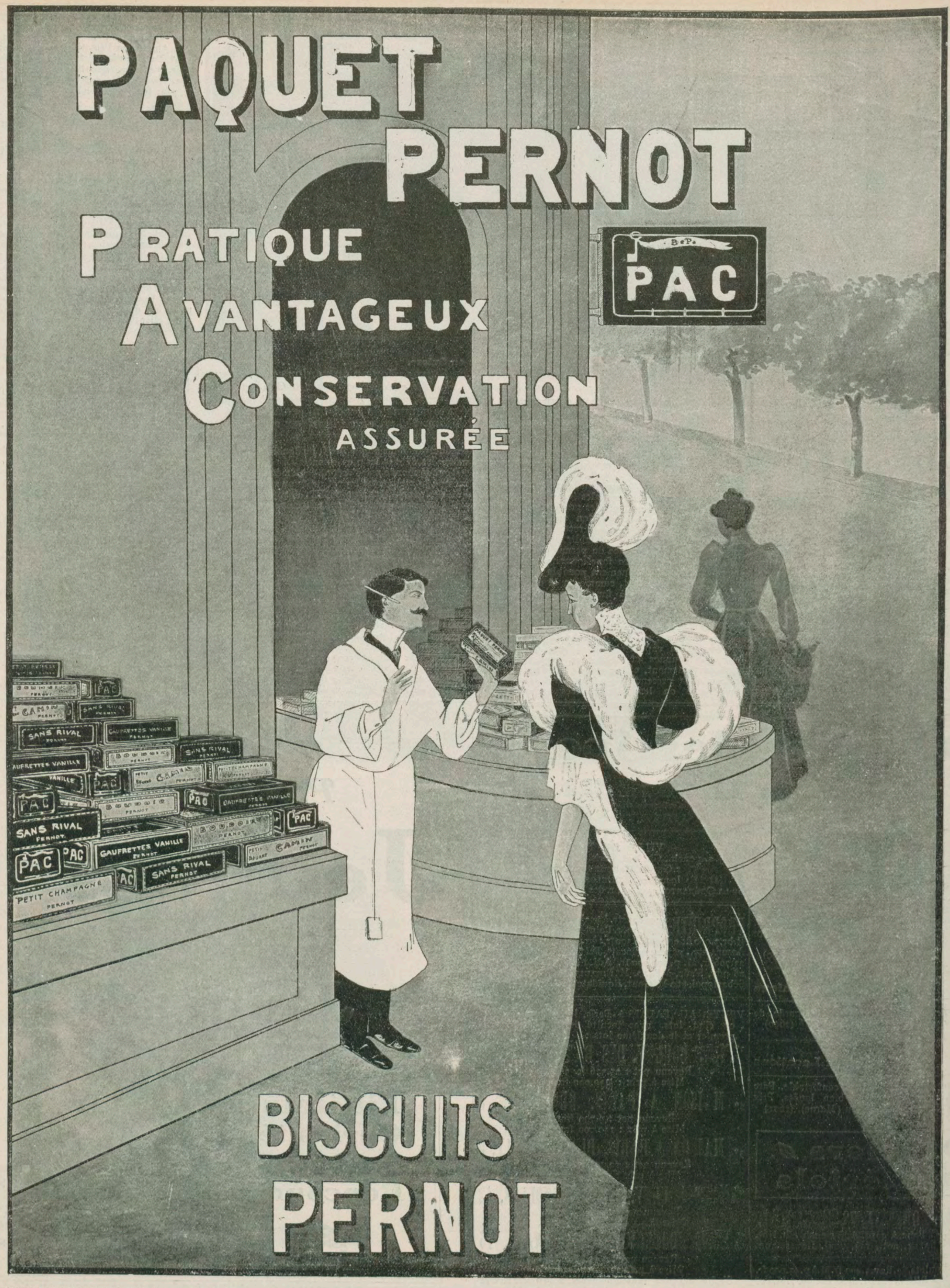
REVUE ILLUSTRÉE PARAISSANT
... ... UN JEUDI SUR DEUX ... ...

Jeunesse !

AMUSERA ET INTÉRESSERA LES JEUNES GENS
ET LES JEUNES FILLES

Littérature
Curiosités
Aventures
Concours

le *Je sais tout* des jeunes gens
le *Femina* des jeunes filles



Publicité et Clichés Huguet, Minart & Cie, 4, rue Scribe, Paris

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti. Le Gérant : Jarrige.